TRÁFICO DE INDIAS Y POLÍTICA OCEÁNICA

Fernando de Bordejé y Morencos

COLECCIONES MAPFRE 1492

En los siglos XVI al XVIII, el tráfico marítimo ocupa un lugar preferente en lo que hoy denominaríamos Política Naval. A partir del Descubrimiento, fue necesario establecer enlaces para canalizar los recursos que llegaban de Ultramar. El comercio marítimo se eleva a primer plano, al contemplarse como negocio de Estado. Las navegaciones y colonizaciones emprendidas por particulares en tierras lejanas, serán asimismo estrechamente vigiladas. En este contexto, era necesario tener un fuerte poder naval, al convertirse la mar en el único medio de unión entre territorios muy alejados entre sí. Además, a lo largo del siglo XVI y con más fuerza en el XVII, otras potencias europeas compiten con España en aguas atlánticas. El esfuerzo en tierras de Europa, motivado por el cambio dinástico, se realiza en detrimento de la acción marítima. En un atractivo trabajo, Fernando de Bordejé desarrolla ampliamente la Política Naval española, desde la apertura de las derrotas oceánicas hasta la época de Carlos III.

Fernando de Bordejé (Madrid, 1925). Almirante-Director del Instituto de Historia y Cultura Naval. De la Comisión Nacional del V Centenario. Obras: *Vicisitudes de una política naval, 1900-1936* (1978), *España, poder marítimo y estrategia naval* (1982), *La disuasión nuclear* (1989).

Colección Mar y América

TRÁFICO DE INDIAS
Y POLÍTICA OCEÁNICA

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-213-2
Depósito legal: M. 37687-1991
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

FERNANDO DE BORDEJÉ MORENCOS

TRÁFICO DE INDIAS Y POLÍTICA OCEÁNICA



EDITORIAL
MAPFRE

A mi mujer
Mary Carmen
y a mis hijos
Isabel, Tete y Elena

ÍNDICE

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Dentro de lo que actualmente denominaríamos política naval española durante los siglos XVI al XVIII, ocupa un lugar preferente todo lo relacionado con el tráfico marítimo, entonces, como ahora, factor vital de la estrategia naval de cualquier país y, muy especialmente, de las llamadas potencias oceánicas, entre las que en el tiempo España no solamente sobresalía, sino que durante siglo y medio iba a surgir como su máximo exponente, al igual que lo había sido Castilla, en el Atlántico, a lo largo del siglo XV y Aragón, Génova y Venecia, en el Mediterráneo.

Hasta 1492, el tráfico marítimo se había polarizado a intercambiar productos por las derrotas, muy específicas y definidas, del Mediterráneo y mares del Norte de Europa, para crecer espectacularmente a lo largo del siglo XVI, como consecuencia de la anterior apertura por los portugueses de las rutas del Atlántico Sur e Índico y de las que establecerían los españoles en el Continente americano a partir del Descubrimiento, derrotas que se transformarían, tanto en cordón umbilical o de enlace con nuestras nuevas provincias americanas, como en el soporte y medio de la llegada de recursos procedentes de Ultramar, sobre los que iba a descansar nuestro posterior desarrollo y el esfuerzo político-militar, que reclamaba nuestra prepotencia e intereses en áreas muy dispersas y hasta dispares del globo.

Es a partir de aquel acontecimiento cuando el comercio marítimo se eleva a un primer plano, al contemplarse como un negocio de Estado, quizá el más importante y del que iban a depender multitud de esferas y campos de actuación, convirtiéndose, por ello, la Corona en

su animadora, como pronto revelarán las en un caso claras y en otro ambiguas directivas contenidas en las Reales Cédulas.

De ahí que pueda decirse que nada iba a decidirse y ejecutarse en esa vertiente sin una fiscalización directa del Estado, desde la construcción de unidades, armamento, carga a transportar, precios de los fletes, mandos y composición de las dotaciones, hasta las fechas de salida, itinerarios y puntos de destino, encontrándose todo ello estipulado con una precisión y rigor proporcional a la importancia que, en cada momento, requerirá el tráfico con las Indias y los mercados del norte de Europa.

Por otro lado, las navegaciones y empresas o colonizaciones conducidas por particulares en tierras lejanas serán asimismo estrechamente vigiladas y el Estado terminará por reservarse el monopolio de la explotación de ciertos recursos, por la vía directa o indirecta.

Un aspecto a destacar en el enlace marítimo con el Nuevo Mundo se relaciona con la diferencia con el tradicional tráfico que aragoneses y castellanos practicaron a lo largo de los siglos XIV y XV, pues este tráfico, que se circunscribía al Mediterráneo y Cantábrico, se basaba en una experiencia de siglos y, por tanto, en un conocimiento de su climatología y costas, recorriendo derrotas preestablecidas que, en la mayoría de los casos, siempre conducían a los mismos puntos de arribada en Italia, Oriente Medio, África del Norte, Bretaña, Flandes, Inglaterra y hasta en el remoto Báltico, sin que, hasta 1492, ningún nuevo factor hubiera obligado a modificarlas y hasta variar los métodos de navegación, si se hace abstracción de los lógicos adelantos que imponía el paso del tiempo, cómoda y estable situación que la navegación oceánica iba a trastocar por completo.

Pero además, a partir del siglo XVI, la gran diferencia con el pasado estribará en que a unas navegaciones comerciales anárquicas en su planificación y control, y discontinuas en el tiempo, a las que amparaba una legislación asimismo caótica, va a sucederle un tráfico marítimo que se asentará lentamente sobre unas sólidas bases estructurales, en unas normas coherentes en constante mejora y en una planificación que se perfeccionará con el paso del tiempo y se mantendrá hasta mediados del siglo XVIII.

Así, a unas navegaciones alentadas por particulares, osados capitanes y gremios locales, les sucederán otras sujetas a instrucciones que establecerá la Corona y a un control que ejercerán funcionarios del

Reino, a través de una serie de organismos, especialmente creados para ello, como fue el caso de la Casa de la Contratación de Sevilla.

Otra diferencia, con respecto a épocas anteriores, se relaciona con la necesidad de establecer un despliegue naval capaz de otorgar una cierta cobertura en el Atlántico a las derrotas comerciales, especialmente, en los puntos de concentración, recalada y focales, tanto más perfecta cuanto mayor vaya siendo la amenaza, lo que implicará la formación de armadas con misiones muy determinadas y bien definidas.

La política naval oceánica, que realmente nace a principios del siglo XVI y se desarrollará con cierta continuidad a lo largo de tres centurias, descansará en varios principios muy precisos, aunque deba advertirse que su consecución y resultados dependerán de la incidencia, positiva o negativa, de una serie de factores: disponibilidades económicas, coyuntura internacional del momento, compromisos en otras áreas, intensidad de la amenaza, etc. Entre esos principios, podemos destacar: acceso a los territorios descubiertos o inexplorados, todos ellos fuentes de fabulosas riquezas materiales; fomento de la colonización, con el concurso de numerosos peninsulares que se desplazan a Ultramar; establecimiento de un enlace marítimo entre las Indias y España; medidas para proteger las derrotas oceánicas y el litoral de la Monarquía; potenciación de las unidades navales, mercantes y de guerra, etc.

Descartada inicialmente la rivalidad portuguesa al dirigir sus líneas de acción marítima y de expansión hacia las Indias Orientales y Extremo Oriente, se eliminó la existencia de obstáculos que fomentaran y originaran una colisión de intereses. De ahí que nuestra expansión ultramarina se pudiera efectuar sosegadamente, tanto en lo que concierne al progreso y afianzamiento de los asentamientos, como a la seguridad del incipiente tráfico marítimo que los sostenía.

Posteriormente, a lo largo del siglo XVI y con más fuerza en el XVII, la difusión de las promesas de todo tipo, que parecía encerrar el Nuevo Mundo, iba a originar la aparición de una serie de amenazas y competidores en aguas atlánticas, representados principalmente por Francia, Holanda e Inglaterra, países que, tras tantear nuestra fortaleza en la mar y tierra, se lanzarán con tenacidad a una lucha encarnizada, que se mantendrá hasta finales del siglo XVIII, lucha o conflicto que en sus comienzos será oscura y hasta difuminados sus objetivos, viéndose aquéllos favorecidos al imponernos la geografía una dispersión a dicha

colonización, lo que no favorecería al rendimiento y protección que debía implicar su conquista.

Es bien conocido cómo nos establecimos en numerosas regiones: Antillas Mayores y Menores, Florida, Nueva España, Perú, Centroamérica, costa de Tierra Firme, Filipinas, etc., que aunque formaban unidades geográficas y hasta geopolíticas, se caracterizaban por su diversidad y alejamiento o aislamiento entre sí, siendo la mar su único eslabón de unión o engarce, lo que ya presumía y presagiaba la necesidad de dotarse de un fuerte poder naval.

Claro es que ello coincidiría con un ingente esfuerzo continental, al que nos forzaría el cambio de dinastía y que nos impulsaría a una dispersión de esfuerzos en detrimento de la acción marítima, pues lo que parecería importar durante dos siglos sería detener y neutralizar las apetencias europeas en tierra, algo que, por desgracia, no se conseguiría.

Capítulo I

LA APERTURA DE LAS DERROTAS OCEÁNICAS

Armadas de descubrimiento y asentamiento

La iniciación del tráfico o apertura de la navegación entre España y las Indias debe situarse en el segundo viaje de Colón, quien se atendrá a las instrucciones dictadas por los Reyes Católicos el 29 de mayo de 1493, en las que figuraba el nombramiento de Colón como almirante, virrey y gobernador del Mar Océano [1], título que monopolizará hasta 1500. Esas Instrucciones, que se ceñían a las proposiciones de Colón, establecían la participación de alrededor de 1.200 personas, embarcadas en cuatro naves y trece carabelas que, al mando del Almirante, soltarían velas el 25 de septiembre de 1493, para regresar parte de aquellos buques a la Península en marzo de 1494, al mando de Antonio de Torres.

Una nueva travesía a cargo de la llamada Tercera Armada fue proyectada por el citado Antonio de Torres nada más arribar a la Península, quien recibió el beneplácito de los Reyes para alistar ocho naves que, prevenía, debían hacerse inmediatamente a la mar, seguidas en octubre por otras cinco.

Aunque en julio se observó que era prácticamente imposible armarlas, a finales de octubre de 1494 se consignó que zarparan cuatro navíos al mando de Antonio Torres, embarcando los artículos más ne-

[1] El cargo de virrey desaparecerá en 1500, para volver a reaparecer con el nombramiento, el 17 de abril de 1535, de Antonio de Mendoza, Virrey de Nueva España. E. Schafer, *El Consejo Real y Supremo en las Indias* II, Sevilla, 1917, PB. 10.

cesarios y urgentes que reclamaba la isla La Española, pequeña armada que regresaría a la Península el 24 de febrero de 1495, al mismo tiempo que surgía la utópica idea de establecer un cíclico enlace con La Española mediante la salida mensual de un navío.

El 9 de abril de 1495, el florentino Juanote Berardi fue aceptado por los Reyes como representante de Colón, firmando un contrato en Valladolid para el fletamento de doce hipotéticos navíos, que debían navegar hacia idéntico destino, La Española, idea que quedaría en simple proyecto, dado que se trataba de un plan demasiado ambicioso para el tiempo, ya que implicaba la salida de tres flotas, de cuatro carabelas cada una, en los meses de abril, junio y septiembre.

Las indecisiones de Berardi condujeron a que, finalmente, el 5 de agosto de 1495, Juan de Aguado, con los cuatro navíos que el año anterior no habían podido agregarse a la armada de Torres, zarpase sin poder presagiar su trágico destino, puesto que, en el otoño de aquel mismo año, un clásico tifón antillano los diezmaría en el puerto de la Isabela, aunque se pudo reconstruir dos nuevas naves que recibieron los nombres de *La Niña*, que se había renovado en las Indias, y *Santa Cruz*, que se elaboró con la madera de las cuatro perdidas y de otras dos «que se anegaron con aquéllas que se encontraban primero en las Indias» [2], que, con Cristóbal Colón a bordo, partieron de La Española, el 10 de marzo de 1496, llegando en junio a España.

El fracaso del proyecto de Berardi motivó que los Reyes urgieran a Rodríguez Fonseca para que, en el otoño de 1495, zarpara una nueva armada formada por cuatro buques, aquellos que debían haber constituido la primera flotilla del plan Berardi. La repentina muerte de éste, en diciembre, condujo a Américo Vespucio a hacerse cargo de la organización de dicha flotilla, en la que figuraba Pedro Alonso Niño como Piloto Mayor de las Indias.

La demora que se impuso en su armamento, aconsejó a Américo Vespucio apartarse del plan preestablecido y fletar la flota del capitán Jorge de Sosa que, totalmente preparado, partió en enero de 1496, aunque nada más hacerse a la mar, un fuerte temporal del Suroeste la deshizo y dispersó frente a la costa gaditana. Esa desgracia y la persistencia de adversas condiciones meteorológicas condujo, una vez más,

[2] A.G.I. Contratación. Leg. 3.249, folio 103.

a retardar la salida de la flotilla de Vespucio o primera del plan Berardi.

Las dilaciones, a las que no eran ajenas rencillas y rivalidades, son las que condujeron a Rodríguez Fonseca, arcediano de Sevilla, a fletar, en marzo de 1496, una carabela de 60 toneladas, que se confió al Maestro García Álvarez, de Moguer; otra de 63 toneladas, al mando de San Juan de Ajanguis, y una nao bretona de 97 toneladas, conducida por Fernando de Palomares, buques que se hicieron a la mar el 16 de junio, para regresar a Cádiz el 10 de noviembre del mismo año.

Aunque a partir de esa última fecha se asiste a la salida a la mar de una serie de naos independientes, cuya finalidad era alcanzar nuevas tierras más que apoyar logísticamente a La Española, habrá de esperar a 1497 para constituirse la denominada Tercera Armada de Colón, integrada, en principio, por cinco carabelas, cuyo alistamiento debía sufragarse con el oro que conducía Pedro Alonso Niño en su viaje de retorno a España, sin advertir que su valor se había desorbitado, ya que el valor del metal depositado en Cádiz fue menor del esperado, razón de que sólo se pudiera disponer, en teoría, de cuatro millones cien mil ochocientos maravedises, en lugar de los seis presupuestados.

Esa escasez de fondos originó que, en febrero de 1498, solamente dejasen Sanlúcar las viejas carabelas, *La Niña* y *Santa Cruz*, al mando de Pero Hernáez Coronel, que ostentaba el cargo de Alguacil Mayor de las Indias, posponiéndose así, hasta el 30 de mayo de 1498, la salida de la verdadera Tercera Armada.

La caótica situación provocada por la insurrección roldanista incidió negativamente sobre el tráfico de apoyo a los asentamientos caribeños, al quedar prácticamente paralizado hasta la llegada de Bobadilla, enviado de los Reyes Católicos, para restablecer el orden en aquellos territorios.

Las dos naos que componían la reducida flotilla de Bobadilla atracaron en la Isabela, el 22 de agosto de 1500, sin aportar gran cosa al abastecimiento de la isla, dando origen a que circulase el rumor de que los Reyes intentaban que, paulatinamente, La Española se autoabasteciera, sentimiento que se reforzó ante la derogación condicional de las franquicias otorgadas en 1495 a Colón. Todo parecía indicar que, en el futuro, el apoyo a Ultramar se liberalizaría, sensación de apertura en el monopolio establecido que no tardaría en difuminarse ante la apa-

rición de nuevas Capitulaciones otorgadas en 1499 y 1500, en favor de Hojeda y Vélez de Mendoza.

La parcial derogación, en 1500, de las franquicias establecidas con Colón en 1495, parecía indicar que el tráfico marítimo con el Nuevo Mundo iba a adquirir un mayor desarrollo, al quedar, en lo sucesivo, abiertas las derrotas oceánicas a las navegaciones y empresas privadas.

Inaugurada esa fase con los viajes de Hojeda, Cristóbal Guerra, Diego de Lepe, etc., pronto se advirtió que en las áreas descubiertas o en las tierras por descubrir, incidían sobre ellas, con mayor peso y protagonismo, los intereses estatales, al imponer la Corona una nueva serie de condicionantes [3]: licencias para navegar; recortes de las facultades hasta allí otorgadas a los descubridores; aumento de los gravámenes sobre los beneficios obtenidos, al pasar éstos del 1/10 en 1494, a 1/5 en 1500, porcentaje que pronto se incrementaría hasta alcanzar 1/4, etc.

Asimismo, conviene señalar que los viajes que se inician a comienzos del siglo XVI, si es verdad que obtuvieron ciertos éxitos, como la expedición de Cristóbal de Guerra y su famoso regreso con un cargamento de perlas, normalmente terminaban, la mayoría de las veces, en un completo fracaso financiero sin revertir apenas beneficios, arrastrando, por el contrario, la pérdida de hombres y naves y, en todos los casos, una deuda acumulada.

Esos pobres resultados y ciertas y muy difusas noticias que comenzaban a circular por la Península sobre la aparición de buques corsarios extranjeros, contribuyeron a retraer la salida de navíos hacia América, debilitándose ese incipiente enlace marítimo que unía las dos orillas del Atlántico, por lo que el medio para animarlo no era otro que mejorar las condiciones económicas de armadores y navegantes; rebajar las entregas de beneficios al Erario y, también, desvincular todo nuevo viaje o exploración del exclusivo monopolio que, al entrar en el siglo XVI, todavía ejercía Cristóbal Colón, tal como nos lo recuerdan sus memoriales [4].

Sin embargo, todo da a entender que la causa que hacía decaer aquel entusiasmo para fletar o armar navíos con destino al Nuevo

[3] CODOIN, XXXVIII, 432-450. Expediciones Rodrigo de la Bastida y Alonso Vélez Mendoza. Real Cédula de 5 de junio de 1500 y 22 de julio de 1500.

[4] Duquesa de Berwick y de Alba, *Autógrafos de Cristóbal Colón y papeles de América*, Madrid, 1892.

Mundo radicaba, precisamente, en aquel monopolio que todavía parecía ejercer Colón en 1501, año en que éste propuso un nuevo viaje.

En las nuevas decisiones que los Reyes iban a tomar, influyeron tanto el tesorero Morales, contador de armadas, como, muy especialmente, Jimeno de Briviesca, enemigo declarado de Colón, quien, por lo pronto, logró colocar a su fiel Juan Enero como administrador de los fondos de la Quinta Armada que preparaba el descubridor de América. No obstante, Colón, aunque ya viejo y decepcionado, en los sucesivos memoriales que presentó a los Reyes sobre «lo que es menester para ser abastecidas las Indias» [5], sostenía la necesidad de crear una nueva flota de seis naves para el aprovisionamiento de La Española, entre las que debían figurar las dos construidas por el Adelantado de la Isabela, *La Niña* y la *Vaqueña*, añadiéndose otras dos de «unos 120 toneles».

Enterado, sin duda, de los nuevos aires que corrían por la Corte y con ánimo de recobrar su antigua influencia, proponía, en contraste con sus ideas de antaño, que los buques, en lugar de fletarlos, los armasen los Reyes, flota que en su nuevo sentir podía actuar como primer elemento oficial o estatal del tráfico de Indias, así como que las dotaciones las mantuviera la Corona y actuasen en exclusivo servicio de ésta. Sin embargo, también dejaba entrever sus antiguas aspiraciones y apetencias, al prescribir que la explotación de los yacimientos de oro quedara reservada a los vecinos de aquella isla, aunque admitía que fuese fiscalizada por el gobernador o alcaldes de las respectivas villas, dejando en el aire el por ciento de la tributación o beneficios que debían revertir al Estado.

La llegada a La Española de Ovando, Comendador de Lares, significaba el intento de reforzar las ideas y la nueva política que parecían impulsar los Reyes, precisamente en unos momentos en que la Hacienda Pública se encontraba exhausta y contemplaba a las Indias como la gran proveedora de recursos financieros y de otro tipo, junto con los ingresos que proporcionaba la exportación de lanas de Castilla.

Esos fondos eran, además, necesarios para fomentar una gran armada que pudiera hacer frente a la amenaza turca, que ya se mostraba desafiante en el Mediterráneo, en tanto no se incrementase nuestro po-

[5] *Raccolta di documenti e studi, etc.*, Roma, 1892, I, 1.°, pp. 290-291.

der naval. Quizá, a ello responde el envío, en agosto de 1501, de Pedro Mártir de Anglería en misión especial ante el Sultán de Egipto, a quien debía ofrecer la firma de una posible alianza, que pudiera neutralizar los propósitos expansivos de Istanbul a través del Mediterráneo Central y Occidental [6].

Según Guiacciardini, embajador de Venecia en España, el montón total de las rentas de Castilla, en esos años, ascendía a 800.000 ducados, de los que 400.000 constituían la base económica del Estado, puesto que los otros 400.000 no estaban disponibles, por encontrarse afectos a juros diversos.

Se trataba de un capital insuficiente, que daba la razón a las lamentaciones que habían provocado la pérdida de 200.000 pesos de oro en el naufragio de la nave de Bobadilla, desgracia que hizo exclamar a los Reyes: «más eran y más se estimaban según la penuria que había entonces de dinero en España que agora se estima y precian dos millones». También explica la decisión de aquéllos de controlar más directamente la administración del patrimonio y recursos de las Indias y de buscar otros medios indirectos que incrementasen los ingresos [7].

Intervención estatal para el ordenamiento del tráfico con las Indias

El asiento que, el 5 de septiembre de 1501, se estableció con Luis de Arriaga para la expedición de Ovando, Comendador de Lares; el suscrito, en febrero de 1502, con Alonso Vélez de Mendoza o, incluso, los que pronto seguirían y se inspirarían en los principios enviados por los Reyes a Gonzalo Gómez de Cervantes, Corregidor de Jerez de la Frontera, iban a servir de modelo y base de las condiciones no sólo de poblamiento y de revocación de franquicias otorgadas por Bobadilla, sino de las reservas que, en lo sucesivo, iba a hacer la Corona en provecho propio. Era imposible pensar en organizar un tráfico oceánico estatal sin establecer antes sus fundamentos, finalidades y objetivos, que

[6] P. Mártir de Anglería, *Una embajada de los Reyes Católicos a Egipto. Legatio Babylonia*, traducido por Luis García García, Valladolid, 1947.

[7] F. Guicciardini, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, 1952, pp. 621-622.

no eran otros que la arribada a la Península de los tributos y recursos indianos que se necesitaban para costear las empresas europeas.

Ese tráfico oceánico estatal que aún tardaría en afirmarse, no podía impedir, sin embargo, el establecimiento de otro tráfico paralelo, emprendido por particulares, quienes se veían impelidos a arrostrar todo tipo de cortapisas y sanciones, con tal de obtener parte de las promesas y beneficios que estimaban que albergaban las tierras americanas. Ese fue el caso de Francisco Riverol y Juan Sánchez de Mercadería, quienes, a comienzos de 1501, se hicieron a la mar a bordo de dos carabelas rumbo a las islas del Caribe, lo que motivó una Real Cédula, ordenando su detención y embargo [8].

La divulgación del contenido de estas Capitulaciones, repletas de instrucciones y limitaciones para los pobladores indianos en beneficio de la Corona, algunas muy curiosas como la prohibición del asentamiento en el Nuevo Mundo de moros, judíos, herejes, reconciliados y extranjeros [9], lo que influyó negativamente, pues excitó la codicia de propios y extraños, por estimarse que tantas restricciones pretendían ocultar los fabulosos recursos ultramarinos, estimuló y favoreció el nacimiento de empresas extranjeras, base de la futura aparición de corsarios y piratas.

En suma, el nuevo ordenamiento que se establecía en las Indias reflejaba una política fiscal extremadamente favorable para el Estado, que alcanzaba a todas las actividades comerciales y económicas de la comunidad española e indígena de las tierras descubiertas.

Unida a tales esfuerzos, en 1501, la Corona comenzó asimismo a atribuirse la función, igualmente vital, de equipar, fletar y organizar las armadas de la Carrera de las Indias sobre las que descansaba el enlace oceánico, nombrando, en julio de aquel año, a Jimeno de Briviesca como administrador en Sevilla o Contador Mayor de los gastos de tales flotas. A su vez, éste disponía en Cádiz de un representante para el control de las salidas y arribadas [10], así como del Escribano Mayor Gas-

[8] CODOIN, XXXVIII, 464. Real Cédula fechada en Granada el 4 de febrero de 1501.

[9] A.G.I. Indiferente. Leg. 118, folio 77. Real Cédula de 17 de enero de 1502, que autorizaba a 5 portugueses, única expedición a lo dispuesto.

[10] A.G.I. Indiferente. Leg. 418, I, folio 77. Real Cédula fechada en Costa del Río el 31 de octubre de 1501.

par de Gricio, como encargado de la contabilidad de la venta de los bienes llegados de Ultramar [11], quedando como coordinador de las diversas funciones el, ya citado, corregidor de Jerez Gonzalo Gómez de Cervantes, quien sustituía en sus funciones a Juan Rodríguez de Fonseca, hasta allí animador de todas las empresas relacionadas con el Descubrimiento y posterior colonización [12].

Al mismo tiempo, se encomendaba a éste actuar como supervisor de la actividad económica y financiera del Nuevo Mundo y controlador del abastecimiento logístico de los navíos de la Carrera, tanto en vituallas como en personal [13]. Por otra parte, en su labor se vería auxiliado en las propias Indias por Fray Francisco de Monroy, en funciones de factor y con la misión de hacer cumplir la política económica de la Corona; por el tesorero Villacorta como gestor de la política colonial; por el contador Cristóbal de Cuéllar; por el veedor Diego Márquez; y por el oficial Pedro de Arbalancha [14], sistema o esquema incipiente de lo que pronto sería la Casa de la Contratación.

La primera flota o armada de Ovando constituida bajo los nuevos principados y requerimientos, en la que figuraba como experto en navegación Andrés Velázquez, la componían dos naos de 120 y 125 toneles, respectivamente, en la que debían embarcar efectos y personal al servicio de la Corona, como eran el nuevo gobernador de La Española, trece franciscanos, cuatro clérigos, oficiales reales, así como gente a sueldos y de servicio. A aquellos buques se añadían otros, con un emplazamiento global de unos 1.700 toneles, destinados a transportar personal de diversas procedencias, entre ellos 73 matrimonios de los 200 que se habían comprometido a emigrar, quienes, por supuesto, se costeaban sus viajes [15].

Como primera expedición de la Carrera de Indias que costeaba el Estado, surgieron serias dificultades debido, quizá, a que entraba en

[11] CODOIN, XXXIX, 7-12. Real Cédula fechada en Granada el 27 de septiembre de 1501.

[12] A.G.I. Indiferente. Leg. 418, I, folios 22-29. Fonseca había sido desplazado a Flandes.

[13] Reales Cédulas de 13 de julio y 2 de diciembre de 1501.

[14] Reales Cédulas de 5-10-1501, 19-11-1501 y 22-9-1501.

[15] Las Casas, *Op. cit.*, VIII, VI, p. 38. Algunos documentos rebajan esa cifra a 40 matrimonios; A.G.I. Indiferente. Leg. cit., folios 27-29 y folio 64. Ver memorial del Tesorero Morales por Gonzalo Gómez Cervantes.

juego la burocracia con la consiguiente calma y descoordinación, secular característica de nuestro país cuando la administración trata de ejercer un control excesivo en cualquier tipo de actividades.

Ello contrastaba con las empresas particulares que solapadamente se organizaban, mucho más flexibles, ágiles y rápidas, razón de que los Reyes urgieran a Ovando, entrado ya el mes de octubre, a que acelerase los preparativos y la salida, «pues los navíos están aparejados para los recibir» y, también, por haberles llegado la confidencia de que Ovando pretendía zarpar al finalizar las fiestas navideñas.

Asimismo, entre las causas que motivaban esos retrasos influían las rivalidades que comenzaban a aflorar y que enfrentaban a las ciudades portuarias de la bahía gaditana con Sevilla, pues existía el temor, e indicios y rumores no faltaban, de que esta ciudad pretendía monopolizar los embarcos y desembarcos, cuando, como era el caso que nos ocupa, parte de los buques de Ovando habían sido fletados en Sanlúcar de Barrameda y este puerto, con razón, reclamaba su derecho a que allí se efectuase la carga de los navíos.

Tampoco eran ajenos a ese retardo los escribanos que controlaban las operaciones de carga, aduciendo para ello mil motivos y causas, como la pretendida búsqueda de efectos especiales que debían embarcarse, ya se tratase de herramental, libros, alimentos, o el acomodo de 2.500 personas de diversas condiciones, aunque algunas fuentes hagan subir ese número a 3.000, acompañadas de diversos animales, todo ello en un espacio muy reducido en el que durante largos meses debían convivir [16]. Por otra parte, también figuraban las piezas de artillería que debían defender los tres fuertes que, en La Española, se pensaban erigir, por lo que entre los pasajeros aparecían Francisco de Piedrola, Cristóbal de Tapia y Rodrigo de Alburquerque, alcaides designados de dichas fortalezas. Finalmente, también influían las quejas que a cada momento surgían a costa del *pasaje franco*, consecuencia de la selección del pasaje por los maestres de las naves, lo que originaba frecuentes altercados.

[16] Ovando transportaba 6 bueyes, en tanto que el Comendador Gabriel Varela había embarcado una jaca, además de otros 59 caballos y yeguas. Real Academia de la Historia. Colección Juan Bautista Muñoz. A. 102, folios 208-209.

Ante ese panorama, los Reyes comisionarán a Sanlúcar al licenciado Maldonado, Alcalde Mayor y justicia de la expedición, con orden de terminar con la caótica situación imperante, imponiendo, si fuese preciso, multas y diversas penas a los causantes del retardo [17]. Sin embargo, poco o nada resolvió, pues fueron los propios Reyes quienes, el 2 de febrero, ordenaron a Ovando que se hiciese definitivamente a la mar, embarcado en la nao del Maestre Rodrigo Gutiérrez, de 130 toneles, acompañado de aquellos buques ya alistados, dejando en puerto los navíos que experimentaban dilaciones en los embarques de viajeros y mercancías.

A este respecto, debemos señalar, que si hasta 1522 no se dictaron unas ordenanzas capaces de coordinar y ejecutar las órdenes según planes preconcebidos, habrá de esperar a 1550 para que, con la publicación de unas instrucciones que llevarán el título de *Ordenanzas de navegación a las Indias*, se fijen con detalle el alistamiento de las dotaciones y el régimen interior de los barcos.

Finalmente, el 13 de febrero de 1502 Ovando dejó, al fin, las costas peninsulares al frente de una armada de 27 navíos, viéndose seguido, el día 20 del mismo mes, por tres naves más rezagadas a las órdenes de Luis de Arriaga.

Pero esa flota estatal, que prácticamente inauguraba el tráfico interoceánico, adolecía de una total rigidez, que muy pronto iba a ponerse de manifiesto, lo que conduciría a reforzar ciertos errores, entre ellos el intento del Estado de monopolizar el intercambio comercial, cuando el poblamiento de aquellas tierras americanas reclamaban todo lo contrario.

Por otra parte, al prescribirse la prohibición de embarcar los pasajeros mercaderías que no fueran para «sus mismas personas e oficios e labranças»; impedirles llevar otro vestuario que el propio, con objeto de imposibilitar su posible venta y el compromiso de que una vez llegados a las Indias no elaborarían herramientas, «salvo que se comprasen a sus Altezas», lo que implicaba pagar unos precios abusivos, «un azadón, diez castellanos, y una barreta, cinco», significaba que era imposible, una vez asentados, que pudieran realizar una acción colonizadora eficaz, lo que no concordaba con el interés real, pues tantas cor-

[17] Real Cédula fechada en Sevilla el 15 de enero de 1502.

tapisas hacían inviable cualquier iniciativa y tendrían una incidencia negativa en el tráfico a Ultramar, si se veía disminuida la carga o el número de viajeros transportados.

De ahí que pueda decirse que, a comienzos del siglo XVI, la pretendida colonización obstaculizaba tanto el desarrollo y los negocios agrícolas, al no hacerlos atractivos ni rentables, como la explotación mineral, al gravar la Corona los recursos obtenidos con un tributo que alcanzaba a la mitad de los beneficios, razón de que «todos los que se dieron a las minas siempre vivían en necesidad y aun en las cárceles por deudas» [18].

A ello debía añadirse que la nueva política que se establecía implicaba la desaparición de una población nativa, pues basta recordar el viaje que la carabela *Volanda*, del Maestre Mayor Diego Quintero, quien recibió de Alfonso Bravo quince pesos por un transporte de esclavos a la Península, o el asiento del pago hecho por Jacome Riberol, a nombre de Juan Sánchez, de 35 pesos por idéntico motivo [19], lo que motivó que La Española se convirtiese, poco a poco, en un enorme establecimiento de extracción de mineral, a cargo de los escasos españoles allí asentados, caso que se daba, en 1502, en los recintos de Minas Nuevas de San Cristóbal o en los de Cibao, con efectos muy nocivos, que repercutirían negativamente en la isla, ya que ésta no tardaría en sufrir tremendas convulsiones «en que a enterrar no se daban las manos de los clérigos».

En marzo de 1503 se trató de enmendar esa situación, al dictar los Reyes medidas para la protección de los indígenas y su participación controlada en la colonización [20]. Sin embargo, se cometió el grave error de consagrar una Real Cédula, el 20 de diciembre de 1503, al sistema de encomiendas, «contra la mucha libertad que los indios tienen» y que si no los eliminaba, los reducía a simples esclavos asalariados, para aplicarlos al implacable trabajo minero. Esa medida, que en el tiempo se consideró hasta casi paternalista, iba a tener unas repercusiones trágicas, al animar, en décadas posteriores, el tráfico ilegal de mano de obra africana, comercio que monopolizarían aventureros y

[18] Las Casas, *Op. cit.*, III, cap. VI, pp. 34-36. Ver bibliografía.
[19] A.G.I. Contratación. Leg. 4.674, folio 1.
[20] CODOIN, XXXI, 150-55. Reales Cédulas de 20 y 29 de marzo de 1503, fechadas en Alcalá de Henares y Zaragoza.

corsarios, quienes alternarían tan lucrativo negocio con el asalto a los buques de la Carrera de Indias y con saqueos de los establecimientos ultramarinos.

Volviendo a la armada de Ovando, en la idea original figuraba el regreso a España de 29 barcos [21], al haberse previsto y ordenado a aquél que un navío de 70 u 80 toneles, seleccionado entre los que figuraban en su flota, permaneciese en La Española para «cosas que fueran menester», así como un reducido número de embarcaciones de menor coste. A ese fin se entregó a Ovando 53.000 maravedises, que debían consumirse en la compra de lonas, jarcias y clavazón [22], nombrándose al capitán Andrés Velázquez General o Capitán de las Armadas de las Indias, teniendo bajo su jurisdicción no solamente las naves y su preparación, sino su conducción a la Península.

Puede prestarse a confusión la aparición, en documentos del tiempo, de los títulos de Patrón, Capitán, Maestre o Piloto, pudiendo dar la impresión de que tales denominaciones se aplicaban indiscriminadamente. Como nos recuerda el profesor Olesa, el apelativo Capitán se aplicaría durante todo el siglo XVI a quienes mandasen buques de gran porte en una armada, siendo designados Maestres quienes en la marina atlántica gobernasen el resto de los buques, en tanto que en la mediterránea tomaban el nombre de Patrón. En otras palabras, en el siglo XVI, en el Mediterráneo y en el Atlántico, el Capitán nombrado por el Rey ejercía el mando militar y político, por encima del Patrón y del Maestre, quienes eran responsables del material, seguridad y gente de mar, recayendo en el Contramaestre las funciones de la propulsión y maniobra, y en el Condestable las de la artillería.

Con respecto a los Pilotos, se debe señalar que, hasta 1508, este título, disfrazado bajo numerosas denominaciones, lo ostentaron todas aquellas personas que habían tenido contacto con la mar y experiencia marinera a lo largo de varios años, bien embarcados como marineros o como patrones, siendo, en general, valorada esta función por el prestigio y popularidad alcanzada dentro del ámbito naval, función que adquiriría gran importancia con la apertura de las navegaciones oceá-

[21] Las Casas, *Op. cit.*, III, p. 18, quien hace subir el número de buques a 32.

[22] A.G.I. Indiferente. Leg. 418, folio 59. Real Cédula fechada en Granada el 29 de septiembre de 1501.

nicas, hasta el punto de que llegaría a considerársele como directo sucesor del mando, suplantando al Maestre y Patrón.

Fue en 1508, año en que la Casa de la Contratación organizó la Escuela de Pilotos, cuando, oficialmente, se institucionalizó ese cargo y título. No obstante, y a pesar de que a lo largo del siglo XVI aparecerán otras escuelas similares en El Ferrol, Cartagena y Cádiz y hasta en ciertos puntos de las Indias, se observará una carestía de pilotos, debido a múltiples causas, desde sus exageradas pretensiones económicas, hasta la decadente situación a que se verá sometida la construcción naval.

Ahí radica la razón de que Carlos I, por Real Cédula de 11 de diciembre de 1534, recomendase a la Casa de la Contratación y al propio Juan Caboto que se contratasen pilotos extranjeros, solteros y casados, aunque con la condición de que hubiesen vivido en España hasta esa fecha y sin ninguna limitación si residían en algún lugar del Reino de Castilla.

En 1536, dos años después de emitirse la anterior provisión real, el licenciado Carbajal, Presidente de la Casa de la Contratación, se quejaba al Consejo de Indias de los exorbitantes honorarios que exigían los pilotos y maestres, que ya no aceptaban cobrar una soldada como los marineros, sino que pedían un salario fijo de 300 o más ducados, lo que equivalía a doce soldadas por efectuar un viaje de Sevilla a Tierra Firme, cuando hasta allí habían recibido de uno y medio a dos ducados, razón por la que Carbajal propuso que se limitaran los emolumentos de 4 ó 5 soldadas para los pilotos y de 2,5 a 3 para los maestres, además de pagarles la manutención.

A esa penuria también contribuyó el inicial apartamiento de los naturales del reino de Aragón del Descubrimiento y, por ello, de las navegaciones oceánicas, actitud que contribuiría a quedar relegados y atrasados en los conocimientos científicos relacionados con la mar, a los que catalanes y aragoneses, hasta allí, tanto habían contribuido.

Con respecto a los Asientos, es preciso asimismo señalar que se trataba de un contrato entre la Corona y los armadores privados, en virtud del cual determinados buques o armadas, mediante una subvención o *a sueldo*, como oficialmente se decía, quedaban al servicio del Estado para participar en misiones de guerra o simplemente comercia-

les [23]. Así se evitaba la Corona la construcción, armamento y mantenimiento permanente de unidades navales que, dados los compromisos y la variedad de los teatros marítimos en que nuestro poder naval debía hacer acto de presencia y actuar, hubiera significado el tener que disponer el Estado con un abundantísimo número de buques, que la situación financiera no podía sostener a lo largo del ciclo de vida de los navíos.

La razón de este cambio radica en el monopolio estatal del tráfico y de sus actividades paralelas, tal como la compra o construcción de elementos de navegación y buques, almacenamiento de pertrechos, acopio de productos comercializados, gestión de fletes, reclutamiento de dotaciones, etc., que hizo pensar que muy pronto conduciría a una extremada centralización, costosa y onerosa, al necesitarse una burocracia difícil de controlar y una organización que se complicaba sin cesar, por lo que la Corona, por Real Cédula de 13 de septiembre de 1502, decidió traspasar, en parte, su pretendido monopolio a la gestión privada.

Esa nueva apertura pareció iniciarse con el *asiento* suscrito con Juan Sánchez y Alfonso Bravo, a quienes se les concedía la facultad de poder cargar cinco naos y una carabela de un tonelaje inferior a los 60 toneles, al mando de Juan Bermúdez, para transportar a La Española mercancías diversas, lo que no significaba un cambio en el sistema de control de los embarques y desembarques de géneros y en el provecho fiscal de la Corona, que ingresaría la cuarta parte de los beneficios que aquéllos obtuviesen.

Ese sistema de Asientos se afirmaría con el correr del siglo y, entre cientos que nos han llegado, podemos señalar, a título de ejemplo, el firmado el 20 de julio de 1522 con Juan Martínez Recalde, para disponer de tres zabras en Bermeo, Laredo y Santoña, y una en Castro Urdiales, con objeto de actuar como correos entre Flandes e Inglaterra, entregándose para ello, hasta el 6 de mayo del año siguiente, la cantidad de 5.883 ducados; otro caso es el que condujo a Miguel de Oquendo a aparejar catorce navíos en 1582, matriculados en San Sebastián, con el compromiso de participar en la Jornada de Las Terce-

[23] F. F. Olesa, *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1968, II.

ras, a las órdenes del Marqués de Santa Cruz, apareciendo como Capitanes los propietarios [24], o, finalmente, el que se suscribió con los armadores de Pasajes y sobre cuyo *despacho* instaba Felipe II a la villa en carta dirigida, desde San Lorenzo de El Escorial, el 26 de junio de 1589.

Pero ese cambio de política no iba a dar, inicialmente, los resultados apetecidos, al originar fraudes, ocultaciones y cohechos en detrimento de la Hacienda Pública. La razón estribaba en que hasta pasar el tráfico a manos no estatales la Contaduría Real se había revelado ineficaz para conocer el volumen del intercambio comercial, a pesar de continuar vigente las retribuciones en los embarques, estado de cosas que conduciría a crear, el 20 de enero de 1503, la Casa de la Contratación.

No obstante, el tráfico oceánico proseguiría durante la primera década del siglo XVI sin constituirse nuevas flotas como las de Ovando, debiendo señalarse el nuevo envío de 142 personas a La Española, en marzo de 1503, conducidas por Vélez de Mendoza, desde Sevilla, a bordo del navío de Alonso Núñez; el viaje de tres carabelas, que zarparon de Sevilla el 18 de septiembre de 1505; el envío a las Indias de los primeros esclavos: «veinte esclavos negros para andar en las obras e un tonelero», tráfico que durante tres siglos se mostraría extremadamente fructífero para los transportistas, etc. [25].

Por otro lado, eran los barcos del tráfico oceánico los que aportaban los beneficios de la producción aurífera de Ultramar, alrededor de 300.000 pesos anuales, producto del quinto de lo extraído y que por ley correspondía a la Corona, producto o tributo que, en el año 1505, ascendería a 22.286.079 maravedises, constituyendo el grueso de lo recaudado en América, pues «los otros productos de La Española están desatendidos y todo el cuidado se pone en recoger oro» [26].

Aunque a comienzos del siglo XVI el tráfico oceánico no atendía a unos ciclos prefijados, su importancia se refleja en los aproximada-

[24] Entre otros, Garagarza y Arriola de San Sebastián, Benesa de Fuenterrabía, Villaviciosa de Pasajes y Domingo de Arruchiaga. J. A. del Camino, *Historia de San Sebastián*, 1963, p. 102.

[25] A.G.I. Indiferente. Leg. 418, I, folio 130. Carta de Ovando y Real Cédula de 10 de marzo de 1504, fechada en Medina del Campo.

[26] Pedro Mártir de Anglería, *Op. cit.*, dec. I, libro X, cap. III, p. 180.

mente 10.000 españoles que en sus primeros años se transportaron a La Española, figurando en él, junto a las flotas comerciales, otros navíos consagrados a unas misiones distintas, como la de proseguir los descubrimientos, cual fue el caso de los tres navíos que zarparon de Sevilla, el 18 de septiembre de 1505, con objeto de descubrir «tierras comarcanas a La Española en lo que comarca con la isla de Cuba que se cree que es Tierra Firme y sospechosa de albergar grandes riquezas» [27].

Otra faceta interesante en esos años es que ese comercio marítimo con Ultramar, que se polarizó en los primeros años en torno al exclusivo envío de oro y otros metales preciosos y a la remisión desde la Península de aprovisionamientos a los asentamientos americanos, iba a enlazar con Flandes, puesto que este territorio se había convertido en el mejor mercado para la salida del palo tintorero, producto que desde muy pronto se había comenzado a importar del Nuevo Mundo, siendo así cómo el Norte de Europa conoció, desde muy temprano, las promesas que encerraban las tierras americanas.

Ese enlace se inauguró en 1504, como lo atestiguan numerosas referencias. El 7 de julio de 1504, el almacenista Rodrigo de Vallejo vendió a Luis Fernández de Aoria 60 quintales de palo del Brasil, para entregar en Amberes a Francisco Cataño, mientras que el 18 de julio 261 quintales fueron cargados en Cádiz por Leonardo y Visconte Cataño, en la nave de Juan Lezcano, consignados a García Suárez, mercader de Sevilla pero residente en Brujas, como factor de la Casa de la Contratación, regresando los buques con terciopelos de Flandes y paños ingleses, artículos que, precisamente, eran los que más comenzaban a cotizarse en las Indias.

La libertad comercial que la Real Cédula de 11 de febrero de 1503 parecía otorgar, iba a repercutir negativamente, puesto que el problema con el que se iban a enfrentar armadores, exportadores e intermediarios iba a ser la débil infraestructura capitalista de Castilla y, como consecuencia, la inexistencia de reservas financieras o facilidades para obtener créditos y empréstitos, con objeto no ya de pagar las compras efectuadas en España o Flandes, sino de cubrir los largos plazos de su

[27] Real Cédula de 27 de diciembre de 1504.

cobranza, situación que rápidamente advirtieron los genoveses y flamencos, los únicos que podían afrontar con éxito ese comercio.

En 1505, la Corona recibió el testimonio de que eran *ginoveses y extranjeros* los que dirigían los mercados de las Indias, realidad contra la que se reaccionó no solamente con debilidad, sino erróneamente, pues una Real Cédula de 5 de marzo que, en teoría, trataba de enmendar aquella anómala situación, no hacía otra cosa que empeorar el estado de las cosas, si se advierte que en ella habían pesado las opiniones de ciertos factores de la propia Casa de la Contratación de ascendencia genovesa, como Pinelo. Según sus cláusulas, aunque se permitía a los extranjeros participar en dicho tráfico, se les fijaba ciertas restricciones, como la de que debían ejercerlo «en compañía de castellanos como principales», medida que iba a mostrarse totalmente inocua e inoperante y, permiso que, por supuesto, sólo alcanzaba al ámbito comercial, no al colonizador, al no permitirse, de momento, el afincamiento de extranjeros en La Española.

Aunque en principio los Reyes encargaron, el 26 de agosto de 1504, al Conde de Cifuentes que supervisase las cargas y despachos con objeto de que las naves se hicieran lo antes posible a la mar, aquella Real Cédula produjo las consiguientes críticas y rechazos, dado que, pese al dictamen real, los oficiales de la Casa de la Contratación continuarían efectuando por su cuenta y riesgo un control muy riguroso y selectivo, que haría exclamar a Pedro Mártir de Anglería: «tal permiso se concede a algún genovés y por cierto pocos».

Por otro lado, la excesiva burocratización, así como el choque entre los intereses estatales, que dicha Real Cédula pretendía salvaguardar, con los de los particulares, incidía negativamente en el despacho de los buques y armadas, problema que muchas veces requería que se solicitase a la Casa de la Contratación el nombramiento de un juez, por lo que, al final, se impondría el criterio del organismo sevillano, con lo que la Casa de la Contratación añadiría una función más sobre su primitiva misión estrictamente comercial, la función judicial, en competencia con las autoridades judiciales de Sevilla.

Con el establecimiento de la Casa de la Contratación, que nace en virtud de una Real Cédula de 14 de enero de 1503 y dicta sus primeras ordenanzas el día 20 de ese mismo mes y año, se ponía en manos de un grupo y de una sola ciudad el monopolio del comercio y tráfico indiano, que, como posteriormente comentaremos, sería muy

pronto discutido, pues, realmente, un solo puerto era insuficiente como punto terminal, lo que movería al licenciado Zuazo a exclamar, el 22 de enero de 1528: «es preciso dar libertad e ir a las Indias por todos los puertos porque hay grandes inconvenientes de sólo dar el comercio a Sevilla», aunque la plena liberalización no se alcanzaría hasta el 12 de octubre de 1778 [28].

Pero de lo que no cabe duda es que, con el nacimiento de la Casa de la Contratación, se abrió una nueva etapa que se inició con la salida de Sanlúcar de Barrameda, en noviembre de 1503, de las primeras naves armadas por ese organismo, las cuales efectuaron un tornaviaje a América, regresando el 19 de julio de 1504 con el producto de lo allí recaudado y de la venta de los artículos exportados a La Española, suma que ascendió a 798 marcos de oro, de ellos 4.520 pesos de las ventas realizadas [29].

Por otro lado, esa etapa significaba un paso adelante en la liberalización del comercio con las Indias, al permitir una Real Cédula, de 18 de julio de 1503, el envío a Ultramar sin restricciones de ciertos productos, como ganado o víveres, con sólo pagar ciertos derechos de descarga, aunque continuara vedada la exportación de herramientas, ropa, vino, etc., mercancías que seguirán sujetas al monopolio estatal. No obstante, dicho régimen provocó tensiones, denunciándose ciertos embarcos prohibidos, que pasaban gracias a las facilidades que otorgaban los maestres de los navíos, quienes aducían que se limitaban a cumplimentar otra Real Cédula, de 15 de febrero, que ampliaba el número de productos de libre comercialización. Ello motivó una nueva instrucción de la Corona a los Oficiales de la Casa de la Contratación para que ejercieran un mayor control, pues «en algunos navíos he hallado que se llevan más cosas de las que Nos avemos permitido llevar a la dicha isla que allá le ponen en mucha confusión» [30].

[28] R.A.H. Colección J. A. Muñoz, LXXV. *Viaje de José Arias Miranda*. «Examen crítico histórico del influjo que tuvo en el comercio, industria y población de España su denominación en América», 1584.

[29] A.G.I. Indiferente. Leg. 418, folio 112. Real Cédula de 26 de julio de 1503, fechada en Madrid.

[30] A.G.I. Indiferente. Leg. 418, folio 130. Real Cédula de 10 de marzo de 1504, fechada en Medina del Campo.

Pese a las críticas que suscitó la creación de la Casa de la Contratación, era lógico su nacimiento, pues si durante siglos los estados peninsulares se habían limitado a observar «las costumbres del mar», derivadas y adaptadas de otras provinentes de más remota antigüedad y que tradicionalmente no sólo habían tenido vigencia durante siglos en el Mediterráneo, sino que habían servido de base para redactar el Consulado del Mar a finales del siglo XIII, a comienzos del XVI la necesidad de recopilar, ordenar, refundir y cribar cuanto hasta allí se había publicado, adaptándolo a la nueva realidad originada por el establecimiento del tráfico de Indias, justificaba la fundación del nuevo organismo sevillano.

Capítulo II

MONOPOLIOS Y TRÁFICOS PARALELOS

El monopolio sevillano y las pretensiones gaditanas

Al hablar del tráfico o relaciones con las tierras americanas, es preciso hablar del impacto negativo que iba a tener el monopolio que se iba a asignar a Sevilla como puerto receptor de la práctica totalidad de la salida de los navíos y armadas para las Indias, aunque Sanlúcar y Cádiz fuesen, en muchas ocasiones, los puertos iniciales de tales singladuras.

Hasta bien entrado el año 1503, esas relaciones trasatlánticas tuvieron como escenario de su preparación y armamento a Cádiz y otros puntos del litoral gaditano y onubense, funcionando hasta aquel año, en Cádiz, una Aduana a cargo de Juan de Soria [1]. Pero al crearse en aquel mismo año, en Sevilla, la Casa de la Contratación, a pesar de las resistencias iniciales de los comerciantes y armadores de aquella ciudad, por lo que en 1508 se estuvo a punto de verse trasladada a otro lugar, se estableció un peligroso monopolio, cuyo alcance y consecuencias no fueron bien entrevistas en el tiempo, pues las protestas de Cádiz contra tal designación y creación respondían al resentimiento que en esa ciudad provocaba el no haber sido designada para tal alta misión, a la vista de su excepcional situación, inquietudes que lograron concesiones, más o menos amplias, como la autorización para registrar y visitar los escasos navíos que tenían permiso para zarpar del puerto gaditano.

[1] E. Schafer, *Ibidem*, I, p. 85.

Estimamos que no se reflexionó sobre el alcance que iba a tener la designación de Sevilla y, especialmente, el monopolio que iba a ejercer, puesto que muchos años más tarde, en 1520, en las Cortes de Castilla y León continuarán las discusiones entre los procuradores, suplicando los de Sevilla al Emperador «que la contratación que en Sevilla hay... no se muden de Sevilla ni destos reinos» [2].

Por otra parte, repuesta la mayoría de las ciudades portuarias peninsulares del temor que en ellas había suscitado, en un cierto momento, la posibilidad de asistir a un desplazamiento del tráfico indiano a Flandes, para nada valieron sus repetidas solicitudes a la Corona, expuestas a través de sus respectivos procuradores en Cortes, para romper el monopolio sevillano, lucha que, si se exceptúa a Cádiz, mantendrían estérilmente, a lo largo de todo el siglo, en apoyo de sus reivindicaciones, pues en las Cortes de Valladolid de 1595 los derechos y privilegios de Sevilla quedarían finalmente confirmados [3].

La oposición y rivalidad de Cádiz con Sevilla fue, quizá, la más dura y mejor conducida. En favor suyo jugaba no sólo su excelente posición geográfica, sino el haber logrado a comienzos del siglo XVI la implantación de una Casa de Aduana y, más tarde, un Juzgado especial para el registro de buques. En su estrategia, Cádiz no trataría de atacar las prerrogativas de que gozaba Sevilla, ni suplantar a ésta, sino preservar y, en todos los casos, aumentar los privilegios que ya poseía y que entendía le correspondían.

Quizá Cádiz olvidaba que la actividad marítima de Sevilla no nacía con el Descubrimiento, ni respondía a los esfuerzos de la Casa de la Contratación, sino que se remontaba a siglos anteriores y que se trataba de la ciudad española que contaba con mayor número de hermandades y cofradías relacionadas con la gente de mar, sin parangón con otras ciudades peninsulares y cuya documentación se conserva en el Archivo General de los Protocolos Hispalenses de aquella ciudad.

En 1276, en el Arrabal de Triana había nacido la Hermandad de Nuestra Señora de Santa Ana para marineros, recibiendo su Regla en 1587; en dicho barrio también existían, al entrar en el siglo XVI, la

[2] Actas Cortes de Castilla y León, I, 322 y IV, 294-95.

[3] Actas Cortes de Castilla y León, V, 664, capítulo 73 de los Cuadernos de peticiones.

Hermandad de Pilotos de Nuestra Señora del Buen Suceso, que se ampliará, en 1537, a los de la Carrera de Indias, y la de Santa Bárbara o de los Astilleros, fundada por los capitanes genoveses Batista Sifreo y Bernardo García. En 1490, ya aparece la Hermandad, Cofradía y Colegio de «los Comitres del Rey e de la Reyna», con un número limitado de «capitanes de naos meritísimas» a las órdenes «del Almirante de la Mar». Asimismo, en 1531 se popularizará la Hermandad de la Sagrada Pasión, formada por «oficiales y soldados pertenecientes a los galeones de la Armada, que estuviesen en cualquier parte de las Indias». En 1542 se conoce la existencia de la Hermandad del Santo Ecce Homo, que se remonta al siglo XIV, también llamada de los «calafetes de las quillas de las naos»; en 1554 se reorganiza la Cofradía de Santa María de las Cuevas o de la Contratación de Marineros, provinentes del siglo anterior; en 1555 se conoce ya la Hermandad de Nuestra Señora del Buen Aire, San Pedro y San Andrés, congregando a pilotos, capitanes y maestres de la Universidad de Mareantes de Triana «que andan en el camino de Indias», aprobando Felipe II desde Galapar sus órdenes el 22 de marzo de 1569; en 1564 recibe sus reglas otra antigua Hermandad de Nuestra Señora de la Guía y Señor San Telmo, a la que pertenecerían barqueros y armadores del río Guadalquivir; en 1566 nace la Hermandad de Nuestra Señora de la Estrella «de los cargadores de la Gran Compañía del cargar y descargar mercaderías, que en esta ciudad de Sevilla entran y salen por la mar para las Indias y Flandes», cuyas ordenanzas aprobará Felipe II el 24 de diciembre de aquel año; en 1569 aparece la de Nuestra Señora de la Candelaria y San Juan Bautista, integrada por personas relacionadas con el tráfico de Indias; el 24 de julio de 1596 se aprueba la regla de la Hermandad de Maestres, titulada Nuestra Señora del Buen Viaje y Santísimo Cristo del Socorro, etc., demostrándose así que Sevilla superaba a cualquier otra ciudad costera que pretendiese presentarse como monopolizadora en el campo de las actividades marítimas, o en sus relaciones con la mar.

En sus pretensiones, Cádiz contaba con el apoyo, más o menos abierto, de una serie de ciudades andaluzas, castellanas y extremeñas, como Toledo, Segovia, Ávila, Cuenca, Murcia, Cáceres, Granada, Úbeda, Baeza, etc., que encontraban para sus exportaciones de sedas, repujados, textiles, vinos, etc., en el puerto gaditano unos derechos portuarios más bajos y «ser la embarcación más cómoda» [4].

[4] Cortes de Castilla y León, XIII, 294.

Ese enfrentamiento, entre Cádiz y Sevilla alcanzará su máximo apogeo en 1594, con motivo del «arrendamiento del amoxarifazgo» que pretendía Sevilla en el comercio de Indias y que lesionaba los intereses y derechos de Cádiz, tal como sus representantes pusieron de relieve en las Cortes, al proclamar que «habiendo entendido por parte de la ciudad de Cádiz que entre las condiciones que la ciudad de Sevilla pide... hay una que aduce que por la dicha ciudad y su bahía no se pueda cargar para las Indias sedas, paños ni cosas labradas de oro, queriendo obligar a que éstas se carguen en Sevilla a fin de que sean más los derechos que cargándose en Cádiz se pagaran» [5].

A todo ello, los mismos representantes de Cádiz añadían que tanto «por ser frontera de España contra Berbería y tan cerca, que no hay más de 15 leguas de una parte a otra», como por convenir «este con fuerzas y sustancias para poder estar fortificado... porque no estando de otra manera, estaría en peligro de que cualquier enemigo entrase en la naya bahía della».

En su favor, alegaban, además, que «las naves que vienen a España de las Indias y de todo Poniente y Septentrión, si traen viento reforzado, no puedan tomar otro puerto sino el de Cádiz, por ser la entrada ancha y segura, y poder entrar con cualquier tiempo y no haber otro más cómodo que éste en toda la costa, desde Lisboa hasta Cartagena, y verse muchas veces de los que vienen de las flotas dellas cargados de oro y plata, no pueden entrar en el puerto de Sanlúcar y les es forzoso entrar en éste y lo mismo cuando sucede arriba los que salen para las Indias y otros puertos» [6], terminando por solicitar que «se guarde a Cádiz sus preminencias y lo que siempre ha tenido, y que en el dicho asiento que trata Sevilla, no se ponga ni se admita la condición dicha por ser novedad y en su perjuicio y de otras ciudades del Reyno que acuden a ella con sus mercaderías».

En el memorial que, finalmente, entregó Cádiz a Felipe II con el dictamen de una comisión de las Cortes, se daba la razón a la capital gaditana y aunque no vería aumentar sus pretensiones, sí serían confirmados sus anteriores privilegios [7].

[5] Cortes de Castilla y León, Sesión 20, VII.

[6] Cortes de Castilla y León, XIII, 298-99.

[7] Juan de la Vega y Alonso Fonseca. Dictamen fechado el 15 de julio de 1594. Cortes de Castilla y León, XIII, 294.

Pero lo que obtuvo Cádiz no podrían alcanzarlo otros puertos nacionales, dada la tenaz oposición de Sevilla, que, asimismo, había logrado neutralizar ciertas pretensiones ultramarinas, como la cursada por la Audiencia de Santo Domingo, en 1532, para comerciar directamente la isla con el norte de Europa y Mediterráneo, aduciendo, para ello, que al verse obligados a pasar y desembarcar en Sevilla los productos consignados a aquellas zonas, se arruinaba el comercio de dicha isla.

Pero lo que llama la atención es el sistemático rechazo de la mayoría de los procuradores en Cortes a las peticiones de otros puertos, ya fuesen peninsulares o ultramarinos. Sin duda, en ellos pesaba profundamente una realidad, cual era que desde hacía mucho tiempo ciertos comerciantes, generalmente de Ultramar, trataban de justificar su arribada a un puerto extranjero proclamando que sus buques se habían visto obligados a ello a causa de pretendidos temporales o averías.

Ello motivó que en las Cortes de Valladolid de 1537 se hiciese ver al Monarca el peligro de tales maniobras, suplicándole

> por cuanto de pocos días a esta parte a las naos que vienen de las Indias que desembarcan en los puertos de Portugal y otros extranjeros, por fortuna o por otros respectos, se les lleva el diezmo de oro y perlas que traen tales naos, suplican a V. M., por que esto es un perjuicio para todos los tratantes en las Indias, que V. M. haga la merced a estos sus reynos de proveer y remediar como lo susodicho no se haga y cese de aquí en adelante [8],

ignorando los procuradores que ello era directa consecuencia de su negativa a ampliar, a otros puertos de la Monarquía, las prerrogativas que acumulaba Sevilla y, en cierto modo, Cádiz.

Quizá en favor de Sevilla también influían las apetencias flamencas, que desde la llegada del Emperador a España no habían cesado de presionar, a través de los asesores de Carlos I, de aquella procedencia que le habían acompañado a la Península, para que los puertos de Flandes participaran en el flujo comercial que detentaba la capital del Guadalquivir.

[8] Cortes de Castilla y León, IV, 685-86.

Ese temor a que el tráfico con las Indias se mudase de Sevilla a los Países Bajos u otro puerto peninsular no era nuevo, sino que se mantenía y hasta se propagaba con fines partidistas o políticos, como lo daría a entender la declaración que la ciudad de Valladolid entregaría a su representante en la Santa Junta de Ávila, en la que se decía:

> se ha ya dicho que S. M. quería quitar la contratación de las Indias e Tierra Firme que se hace en la ciudad de Sevilla [9].

Si desde tal punto de vista se podía tener razón, al señalar directamente a Sevilla como centro de carga y recepción, a quien se hería de muerte no era a Flandes, cuyo comercio, además de no decaer, jamás se ampliaría en años venideros, sino a los puertos levantinos, gallegos y cantábricos, de gran tradición marítima y comercial y, por ello, muy preparados para acometer todo tipo de actividades con América.

En lo que concierne a los puertos catalanes y levantinos, se suele argumentar que esa exclusión se debía al voluntario apartamiento de Aragón de la empresa americana, dolidos con la decisión tomada por los Reyes Católicos de incorporar las Indias al patrimonio de la Corona de Castilla, lo que se interpretaba como un intento de que ese reino se erigiese jerárquicamente en superior y, también, a no haber contribuido Aragón a los gastos del Descubrimiento [10].

Tales argumentos han sido muy debatidos, dándoseles interpretaciones distintas, de acuerdo con el sentir y procedencia de la fuente, polémica en la que no pretendemos entrar [11]. Pero sí debemos afirmar que cuando se consultan documentos de la época, apenas aparecen nombres catalanes o valencianos relacionados con el Atlántico, pudiendo, por ello, interpretarse que existía no solamente un apartamiento de

[9] Memoria citada por M. Danvila, *El poder civil en España*, Madrid, 1885-86, p. 202, cap. VII de las citadas instrucciones.

[10] E. Menéndez Pidal, «El Imperio Hispánico y los cinco reinos», *Revista de Estudios Políticos*, n.º 50. C. Pérez Bustamante, *El libro de los Privilegios del Almirante Don Cristóbal Colón. 1498*, Madrid, 1951.

[11] Sobre el tema: A. García Gallo, *Revista de Estudios Políticos*, n.º 50. J. Manzano, *La incorporación de las Indias a la Corona de Castilla*, Madrid, 1948. F. Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948. A. Romeu de Armas, *Colón en Barcelona*, Sevilla, 1945. J. Dormer, *Anales de Aragón*, libro II, cap. XI.

aquellas regiones con respecto a la empresa del Descubrimiento, sino que tampoco supieron adivinar el trascendental cambio que se estaba produciendo en las relaciones comerciales de Occidente, confiados, quizá, en las directivas políticas que dentro de una estrategia global condujeron los reinados de los Reyes Católicos y del Emperador.

Con los primeros, el eje de gravedad de su política internacional descansó en el Mediterráneo, dado que Italia continuaba, entonces, siendo el centro de la Cristiandad y de la civilización, por lo que su control parecía asegurar su liderazgo en el Mediterráneo y en Europa, imperativo que motivó que África y América, aunque atendidas, fuesen consideradas como unos objetivos secundarios.

Con Carlos I, si la concepción política se amplía, dados sus compromisos continentales y por continuar siendo Francia la principal amenaza a neutralizar, África y América proseguirán siendo relegadas a un segundo plano, a pesar que el poder económico de Flandes, que estaba detrás del Emperador, ya adivinaba que el Nuevo Mundo era el continente del futuro y que los intereses y conflictos de Occidente no tardarían en afirmarse en el océano Atlántico.

Pero ese panorama cambiará drásticamente con Felipe II, aunque entonces será ya tarde para que, en general, los catalano-levantinos se adapten al cambio acaecido, iniciado, sin ellos haberlo advertido, en 1492, drama que alcanzará a otras regiones y estados mediterráneos como Génova y Venecia [12].

El Cantábrico y su proyección atlántica

Los navegantes vascos y cántabros, gracias a las lecciones que recibieron de los normandos y a la huella que dejaron en Galicia los constructores genoveses y pisanos que a principios del siglo xii trabajaron en sus astilleros, junto con la abundancia de madera de los bosques norteños, hicieron el milagro de que las embarcaciones y navegantes del Cantábrico fueran considerados como los mejores y más preparados de toda la Península, incluso cuando se entra en el siglo xvi.

[12] J. Sottas, *Les messageries maritimes de Venise aux xiv et xv siècles*, Ponsa, 1938.

Aunque las actividades relacionadas con la pesca de los pueblos del litoral vascongado alcanzan a tiempos muy remotos de la Edad Media, es justo reconocer que el primer puerto que aparece en esa costa con personalidad administrativa propia, gozando de privilegios y derechos, prueba de una actividad ya existente, es el de San Sebastián.

El Fuero concedido a Donosti por Sancho el Sabio de Navarra, el año 1180, que establecía franquicias para los navíos de San Sebastián, indica que contaba ya con una flota y una cierta actividad comercial en su puerto, Fuero confirmado por Alfonso VIII, en 1200, y ampliado, en 1203 y 1205, a Fuenterrabía, Guetaria y Motrico, que adquirieron prerrogativas y dignidades de villazgo, por lo que, en ese orden de cosas, el litoral guipuzcoano se adelantó al vizcaíno, ya que Bermeo nace a la vía administrativa en 1236, en tanto que Bilbao lo hará en 1300 [13].

Pero será a finales del siglo XIV y a lo largo del XV cuando la región cantábrica vea desarrollar un activo tráfico comercial con el Mediterráneo y, muy especialmente, con la Europa del Norte. Así, los registros de los puertos de la Esclusa y de Brujas, a partir de 1435, acusan una creciente relación de navíos y navegantes vascos que entran en sus puertos. Esa preponderancia es la que conducirá, en 1493, a la ciudad de Brujas a donar unos solares para levantar la Casa de Vizcaya o Practorium Cantabricus, famosa lonja marítima comercial de los vascos en Flandes [14].

Esas prerrogativas de Guipúzcoa se vieron confirmadas por los Reyes Católicos, quienes el 7 de julio de 1489 otorgaron a su Cofradía de Mareantes la llamada Santa Catalina, jurisdicción propia para entender en las causas pertenecientes al comercio y asuntos de la mar, funciones que, mucho más tarde, al constituirse la Casa de la Contratación y Consulado de la villa, en 1682, pasarán a ser ejercidas por la nueva corporación.

Claro es que, realmente, fue Burgos, con Castilla, la que a falta de puertos propios contribuyó a esa pujanza comercial y marítima de

[13] Oyenart, *Not. Vasc.*, cap. IX; *Rodericus Toletanus*, cap. 32 *De vita et gestis Alfonsis VIII.*

[14] *La huella de España en Flandes*, p. 89.

las villas cantábricas, no sin que transcurriera dicha cooperación sin celos, conflictos o simples rencillas.

En esa rivalidad sería Burgos quien, inicialmente, saldría triunfante de sus discrepancias, pues una Real Cédula de 21 de julio de 1494 concedía tantas facultades a su Consulado, que anulaba por completo las prácticas y prerrogativas que habían alcanzado los comerciantes y navegantes vascos, lo que motivó una inmediata réplica de los vizcaínos del Señorío y de las Hermandades de Guipúzcoa y aun de las de Álava, terminando la Corona por reconocer las razones que alegaban éstos y emitiendo otra Real Cédula, de 12 de junio de 1511, por la que se creaba el Consulado y Casa de la Contratación de Bilbao, vieja aspiración muchas veces reivindicada.

Con respecto a la actividad marítima en el Cantábrico, se debe señalar que los intercambios comerciales por la mar, con Europa Septentrional, los monopolizarán los puertos guipuzcoanos y vizcaínos, en tanto que Asturias aparecerá con una actividad muy apagada, y Santander, más bien polarizada a la construcción naval, tendrá un mayor auge y se abrirá más a los horizontes atlánticos.

Ese monopolio vasco era natural, no solamente por ser producto de una relación muy antigua y tradicional que provenía del siglo XIII y XIV, sino porque el tráfico Norte de Europa-Península continuaba basándose en una navegación costera o de cabotaje, lo que no era obstáculo para que los vascos faenasen en los bancos pesqueros de Terranova, donde, en 1581, mantenían 14 naves de 550 toneladas y 10 de 400 toneladas.

Para comprender la importancia del tráfico marítimo y el movimiento comercial de los puertos norteños, podemos contemplar el caso de San Sebastián, barómetro del tráfico guipuzcoano y vizcaíno, impresionando los 12.085 quintales de hierro importado que entraron por ese puerto en 1563.

En ese tráfico marítimo norteño sobresalen las llegadas y salidas de navíos extranjeros, en primer lugar ingleses, para embarcar plomo, estaño, sardinas, telas y pieles, a cambio de dejar en los muelles hierro [15]. Después figuran los buques franceses, portadores de papel,

[15] Real Cédula de 18 de abril de 1508, que permitía a naos inglesas que iban a Vizcaya y Guipúzcoa con mercadería cargar hierro al retorno.

peines, cera, azufre, congrio, etc., así como bascones y gascones, que venían de Bayona, Burdeos y otros puertos vecinos con azufre, madera para construcción de buques y cáñamos, figurando, en último lugar, los navíos portugueses, que nos traían azúcar y se llevaban hierro y galletas, tráfico sobre el que existen, en el archivo de Simancas, multitud de documentos [16].

Por otro lado, desde 1550 se observa que el tráfico en el Cantábrico sufre unos periódicos aumentos y disminuciones tanto de entrada o salida de buques, como en el tonelaje de mercancías movidas. Esos altibajos responden claramente a dos efectos: las epidemias, como la peste «que no dexaban entrar en la dicha provincia de Guipúzcoa los sacos de lana que venían de Navarra por miedo a la peste...» [17], y la apertura de conflictos exteriores, razón de que el tráfico decaiga entre 1571 y 1581 a causa de la guerra en Flandes o, entre 1589 y 1592, como consecuencia de la guerra con Inglaterra, asistiéndose, por el contrario, a un incremento de 1581 a 1588 o entre 1593 a 1595, años de relativa paz.

Un grave problema que afectaba en cada momento al tráfico se relacionaba tanto con el rígido sistema aduanero que se había impuesto a las regiones cantábricas, como por el gravoso establecimiento de tributos que requería la Hacienda Pública, especialmente el *derecho de lanas* que regía desde 1598 y que sería constantemente modificado [18]. Otros impuestos que provenían del siglo anterior eran los llamados *diezmos del mar* y *diezmos viejo y seco*, menos elevados y que no afectaban a ciertas mercancías, y que Felipe II no se atrevería a modificarlos sustancialmente [19].

[16] A.G.S. Contaduría Mayor de Cuentas, 2.ª época, leg. 161 para 1561-67; leg. 190-203 para 1568-1570; leg. 264 para 1573-1574; leg. 109 y 115 para 1575-1579; leg. 161 para 1580-1581 y leg. 197 para 1586.

[17] A.G.S. Contaduría Mayor de Cuentas, leg. 207.

[18] A.G.S. Contaduría Mayor de Cuentas, leg. 207. En 1558, para la lana de Castilla era 1 ducado por saco para la exportación hacia Flandes y 2 ducados con destino a otros países, modificándose en 1563, quedando como tasa única 1 1/2 ducado para Flandes y 3 ducados a otros países, elevándose en 1566 a 4 ducados para otros países que no fuesen Flandes. Las lanas de Navarra y Aragón pagaban la tarifa reducida de 1 ducado para cualquier destino.

[19] A.G.S. Contaduría Mayor de Cuentas, leg. 161. Aranceles de Guipúzcoa, 2-11-1519. Hierro, medio maravedí por quintal; lana lavada, 6 por bala y 3 la sucia, tarifas de 1488 que aún se mantenían en aquella fecha.

En cuanto al sistema aduanero para recaudar derechos de todas las mercancías que entrasen o saliesen de Castilla, se trataba de una especie de *muro fiscal* muy desigual, pues si en Santander los agentes se encontraban en los mismos puertos de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales, en Vizcaya, dados los privilegios concedidos a Su Señorío, el sistema era más permeable y los diezmeros se instalaban en el interior, en Valmaseda y Orduña, lo mismo que en Álava, con los puertos de Vitoria y Salvatierra, en tanto que Guipúzcoa, sometida a un régimen especial, disponía de dos líneas de aduanas, una en la costa, en Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria y San Sebastián, y otra en el interior, en Villafranca, Tolosa e Iranzu.

En relación con Santander, la construcción naval iba a recibir un gran impulso a lo largo del siglo XVI, pero más con vistas a reforzar el poder naval que necesitaba España en sus conflictos europeos, con miras a participar plenamente en el Tráfico de Indias.

En ese sentido, en 1582 se formó en Santander una junta para dictaminar sobre la mejora en la construcción de galeones, organismo que presidía Cristóbal de Barros, superintendente de fábricas, montes y plantíos en el Cantábrico, y del que formaban parte los capitanes Sancho de Valecilla, Martín de Zubieta, Pedro de los Llanes y Tomás de Landeguste; los maestros Pedro de Busturia el Mayor y su hermano el Menor, así como el contramaestre Miguel de Miraballes [20], estipulándose, como misión principal, el redactar unas ordenanzas para estimular la construcción de buques por cuenta del Rey, desechando el antiguo sistema de contratos.

Nada más formarse aquel organismo, se decidió construir una serie de buques, con un tonelaje global de 15.000 toneladas, firmándose *asiento a sueldo* con el Rey, para que las nuevas unidades sirvieran a éste durante un período de cuatro años, tonelaje demasiado ambicioso para las capacidades de los astilleros de la provincia de Santander. Ello obligó a Barros a enviar a Lope de Avellaneda, Comendador de Aguiralejo, a Vizcaya, Guipúzcoa y puertos de las Cuatro Villas, con objeto de suscribir otros asientos con particulares de esas provincias y lugares. A pesar de la existencia de cláusulas de seguridad y ciertos privilegios concedidos a quienes colaborasen en esas construcciones, dichos con-

[20] B.M.N. Col. Navarrete, XXII, 76.

venios fueron incumplidos por el Estado, al acudir éste a dilaciones, impagos y hasta embargo de los buques, lo que supuso un duro golpe para la industria naval del norte de España, cuyas consecuencias y derivaciones se pondrían de manifiesto a finales del siglo [21].

A este respecto, hay que advertir, que la industria naval vasca sufría una crisis desde los años cincuenta, lo que había inducido a prestarla ciertos apoyos, como los 60.000 ducados remitidos por la propia Corona en 1580 a Guipúzcoa, para préstamos a armadores, con exenciones de alcabalas a quienes fabricasen naos mayores de 200 toneladas o labraran madera, cáñamo y anclas para dichas naves.

Pero también hay que decir que si hasta el siglo XVI los navegantes del Cantábrico, junto con los levantinos, especialmente los catalanes, constituyeron los dos focos principales de la actividad marítima peninsular, abstracción hecha de los portugueses, cuando se entra en dicho siglo se asiste al paulatino decaer de aquella actividad entre los moradores del litoral mediterráneo, mientras los navegantes cántabros y vascos continuarán igual de pujantes y aferrados a enfocar su tráfico comercial hacia Europa.

Por otro lado, esa pujanza se hará patente, en el siglo XVI, en dos vertientes: en el campo de lo que pudiéramos denominar obligaciones o apoyo a la política naval española y, como derivada, en las distinciones y ventajas que se les otorgará en multitud de campos y esferas.

Con respecto a ese apoyo o colaboración con los esfuerzos navales del Estado, cabe citar, como ejemplos [22]:

— Real Cédula de 20 de enero de 1489, fechada en Villalba, en la que se ordena acopiar en Vizcaya, Álava y Guipúzcoa «lombardas e zebratanas e espingardas e otras armas e carruages», para llevar a Sicilia.

— Real Cédula de 11 de agosto de 1505, mandando a Martín Sánchez de Zamudio, vecino de Bilbao, la compra «de navíos artillados y

[21] Francisco de Barros expidió, en el mes de abril de 1584, certificado de arqueo a los seis galeones, para Antonio de Eraso, secretario de Felipe II. B.M.N. Col. Navarrete. B.M.N. Col. Sanz de Barutell, V, 47.

[22] R.A.H. Col. Muñoz, X, folio 39. B.M.N. Col. Vargas Ponce. Almirantazgo, leg. 13, n.º 31, y leg. 1, n.º 10 y 13. Ordenanzas de la Armada de Aragón. Apéndice 5. B.M.N. Col. Sanz de Barutell, 3, n.º 49.

otras cosas en Vizcaya», que la Casa de la Contratación «necesita para las Indias».

– Real Cédula de 28 de marzo de 1509, firmada en Valladolid, pidiendo al Corregidor y Justicia del Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa «dos naos y una carabela» que necesita el Duque de Terranova en Génova.

– Real Cédula de 18 de junio de 1512, solicitando a la provincia de Guipúzcoa 700 hombres para la armada de Juan de Lezcano.

– Real Cédula de 25 de enero de 1528, fechada en Burgos, ordenando el Emperador a Guipúzcoa que «arme y aderece naos, zabras y fustas contra Francia e Inglaterra».

– Real Cédula de 27 de marzo de 1528, rubricada en Madrid, mandándose «se acopien árboles y se conduzcan a las Atarazanas de Barcelona para el apresto de 50 galeras que se han de construir en esa ciudad».

– Real Cédula de 18 de diciembre de 1534, desde Madrid, ordenándose a Martín de Rentería para que «arme en la costa de Vizcaya y Guipúzcoa una armada de 20 zabras, de las que será Capitán General y se junte a la otra armada en defensa de la costa contra Berbería».

– Real Cédula dirigida en abril de 1537 a Juan de Acuña «para hacer en Guipúzcoa armada de 950 toneladas por cuatro meses» [23].

Y así, una exhaustiva lista que todavía se incrementará mucho más conforme transcurra dicho siglo, especialmente en los períodos de conflictos con Inglaterra, prueba de esa participación de las provincias vascas en el esfuerzo común de España.

Claro es que, fruto de esa colaboración, también obtuvieron una serie de ventajas y apoyos en su actividad marítima y comercial, como pueden ser, entre tantas otras [24]:

– Real Cédula de 20 de octubre de 1505, firmada en Segovia, ordenando que en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa «no se obligue a cargar mercaderías en navío determinado, sino en el que quisiere el cargador con tal que sea natural de estos reinos».

[23] B.M.N. Col. Sanz de Barutell, 4, n.° 56.
[24] B.M.N. Col. Vargas Ponce. Expediciones, leg. 1, n.° 1; leg. 6, n.os 21, 27 y 36.

— Real Cédula de 25 de marzo de 1509, fechada en Valladolid, dando primacía a esas provincias en el suministro al Rey de Portugal de las armas que necesite para su Armada, «que está aprestando para la guerra de África».

— Real Cédula de 23 de septiembre de 1511, prohibiendo cargar mercadería en naves extranjeras en los puertos del Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, «habiendo en ellos navíos de naturales bajo pena de perdimiento de tales mercaderías».

— Real Cédula de 15 de enero de 1522, para que no se tomen a San Sebastián sus navíos «por necesitarlos la ciudad para proveerse de víveres».

— Privilegio concedido, en 1524, a Fuenterrabía, para que quede exenta «de derechos de anclaje y almirantazgo» por perjuicios derivados de la invasión francesa.

— Real Cédula de 1 de abril de 1544, suspendiendo el cobro del 3 % sobre mercaderías que se cargaban y descargaban en Guipúzcoa y puertos de poniente, para mantener la armada de defensa.

Por no recordar otros beneficios menores, como la aprobación de las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de los Marineros de Lequeitio, en 1488; la de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, en 1527; o la de los Maestres de Naos y Mareantes de la villa de San Sebastián, en 1539 [25].

Finalmente, tampoco se debe olvidar una actividad marítima paralela que tenía una gran raigambre en toda la costa cantábrica, la del corso, que sufrió a lo largo del siglo XVI una serie de altibajos, coincidiendo con los períodos de paz o de guerra con Francia o Inglaterra. De ahí que no pueda extrañar que los Reyes, en función de la coyuntura, tratasen de neutralizar esa actividad corsaria, como lo demuestran, entre otras, la Real Cédula de 10 de noviembre de 1529, que suspendía *el efecto* de ciertas cartas de marca y represalia contra el tráfico francés, o las de 20 de diciembre de 1554 y 25 de abril de 1555, prohibiendo en las provincias vascongadas el «armamento en corso contra franceses» [26].

[25] Real Cédula de 18 de marzo.
[26] B.M.N. Col. Vargas Ponce, leg. 2.

Pero el Descubrimiento de América incidió negativamente en esos colectivos e implicó una gran transformación a la que no fue ajena la visión unitaria y nacional de los Reyes Católicos, al ir limitando paulatinamente la vieja organización marinera de las costas cantábricas, en las que cada Cofradía se sentía soberana de sus actos y se permitía, porque una tradición y unos privilegios así lo abonaban, desoír las órdenes de la Corona y pactar, de igual a igual, con estados extranjeros.

El nuevo concepto del Estado exigía concentrar, armonizar y unificar todos los poderes en sus manos, pues la magna empresa del Descubrimiento y posterior colonización, para ser eficiente, reclamaba una sola cabeza o centro de decisión. De ahí que los Reyes estimasen que era preciso no solamente crear la Casa de la Contratación en Sevilla, dotándola de los poderes necesarios para cumplir su trascendental misión, sino también para hacer su labor más eficaz, autorizar a unos determinados puertos a comerciar con el Nuevo Mundo.

Con tales decisiones, los puertos del Cantábrico, además de perder muchas de sus antiguas prerrogativas, iban a recibir un auténtico golpe de gracia el día, no ya muy lejano, en que los países del norte de Europa se transformaran en potencias marítimas y acapararan aquel tráfico Mar del Norte-Cantábrico, hasta allí monopolizado por los puertos peninsulares del norte.

Galicia y sus relaciones oceánicas

La tercera gran área marítima que iba a sufrir el mismo y negativo impacto fue Galicia, región que hasta el siglo xvi había participado activamente en el comercio marítimo, pues, desde el siglo xiii, los puertos gallegos no sólo embarcaban producciones del país para intercambiarlar por «viandas, pannos e mercaderías» del norte de Europa y Próximo Oriente, sino que productos de Oriente, transbordados en Tarragona y Tortosa, se encaminaban por vía terrestre a Galicia para, desde allí, reembarcarlos con destino a Bretaña, Inglaterra o los Países Bajos, creándose un ambiente de intereses y rivalidades portuarias con otras zonas cantábricas, que aparecían como competidoras en el tráfico hacia Gascuña y Flandes.

Esa intensa actividad marítima, que engendró asimismo una creciente práctica corsaria, pues en 1435 Eduardo III de Inglaterra ya se

quejaba de los estragos que producían los piratas de «Vivero, Arribadeu, Noie, La Croinhe y Bayeu de Myor», se reflejó en las libertades y mercedes reales concedidas a sus puertos. Entre esas mercedes figuran las que Juan II otorgó a La Coruña y a Bayona en 1452; las de Enrique IV, autorizando el intercambio de mercaderías entre navíos ingleses y los de La Coruña en 1454; el impulso que recibieron las herrerías y astilleros de las rías bajas, «pues que la dicha villa de Bayona está asentada ribera del mar e era muy buena para nuestras naos y galeras e para fazer carabelas en ella», villas costeras en las que, como en la cornisa cantábrica, sus hermandades iban a alcanzar un gran poder e influencia [27].

De ahí que los Reyes Católicos tuvieran que dirimir por las armas la contienda de los *hermadiños*, dando lugar a que la escuadra de Ladrón de Guevara «arranzara Vivero a Pero Pardo y Pontevedra y su Tierra al Conde de Camiña», luchas entre las hermandades que motivarían la pausada decadencia de la burguesía, clase social que, precisamente, en el siglo XVI se convertiría en Europa en impulsora de las actividades oceánicas [28].

Pero cuando se llega a 1492, a pesar de su contacto físico con la empresa de América, Galicia se limitó a facilitar navíos más que a promover el espíritu de aventura de los gallegos, pues de la nobleza, muy pocos, como Juan de Nova o Cristóbal de Sotomayor, hijo de Pedro Maruga, Conde de Camiña, que marchó a La Española «solo y mondo... y no traía de Castilla un cuarto para gastar», participaron en tan magna empresa, aunque deba recordarse un nombre de gran relieve, el de Pedro Sarmiento de Gamboa, «el más científico de los navegantes del siglo», que descubriría las islas Salomón en 1567 [29].

También hay que admitir que a comienzos del siglo XVI ciertas prácticas tradicionales no animaban a los armadores foráneos para basar sus actividades en el litoral gallego, pues en 1506 todavía perduraba el cobro de un impuesto o arbitrio por parte del Cabildo de Santiago,

[27] Tettamancy, *Apuntes para la Historia comercial de La Coruña*, 1920, p. 39; y Santiago y Nogueira, *Bayona antigua y moderna*, p. 74, Archivo Municipal de Bayona.

[28] López Ferreiro, *Galicia en el último tercio del siglo xv*, La Coruña, 1896-97; Archivo Mareantes. Exct. S. IV, n.º XLVIII, Museo de Pontevedra.

[29] E. Ureña, *Observaciones sobre lo español en América*, R.F.E., XVIII, 2.º, 1931; C. R. Markham, *Narrative of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa*, Londres, 1895.

lo que motivó frecuentes quejas que terminaron por decidir a Felipe II a dirigirse al Gobernador y Alcaldes Mayores de aquel reino, ordenando se hiciese justicia a las demandas de un sinfín de marineros,

> que diz que el Dean y Cabildo de Santiago recibieron antiguamente de portazgo de cada una nao de gavia dos reales e de poco tiempo a esta parte exigen dos coronas de cada nao que entre en dicho puerto de La Coruña.

Si se repasan los registros del Archivo de Indias, se observará que, entre 1509 y 1534, de los 532 españoles censados en Sevilla que embarcaron en las flotas de las Indias, sólo 139 eran gallegos, en tanto que en la población de Nueva España, que entre 1540 y 1556 ascendía a 1.385 españoles, sólo 15 eran de aquella procedencia [30]. Por otro lado, si se analizan los datos recogidos sobre los habitantes de América en el siglo XVI de procedencia española, solamente encontramos un 1,8 % de gallegos.

Aunque posteriormente, en el siglo XVII, Galicia ofreció al Nuevo Mundo un sinfín de obispos, letrados e ilustres capitanes, dicha aportación era ya muy tardía y, contra lo que se ha dicho, no sólo aparece ligada a la decadencia de las pesquerías y gremios de mareantes, sino, sobre todo, a la profunda transformación social operada en sus costas por la industrialización de la pesca que sobrevino a partir de 1720.

Es coincidiendo con la crisis pesquera del siglo XVIII cuando se inició la corriente migratoria que, incluso, nos ha alcanzado, ya que se origina en 1725, cuando el Consejo de Indias decidió poblar Maldonado y Montevideo con 25 familias de Galicia y 25 de Canarias [31], aunque se trataba de una política que poco tenía que ver con la actividad comercial oceánica.

Si las medidas del intendente Avilés, tendentes a fomentar la creación de compañías de pesca, parecen acertadas, pues se encaminaban a reanimar la vida marinera del litoral gallego, en la práctica fueron nefastas, al acudir elementos extraños, como los catalanes, quienes con

[30] CODOIN, VIII, 381; C. Pérez Bustamante, *La población de Nueva España en el siglo XVI*, Boletín de la Biblioteca Menéndez y Pelayo, 1928.

[31] L. Cuesta, *La emigración gallega a América*, A. do Sem. Estudios de Galicia, IV, p. 141.

sus jabegas, bous o boliches pugnaron, desde entonces, con los rapetones, xeitos y chinchorros, y aunque se creó riqueza, a la larga se terminó por agotar las ya mermadas fuentes de vida marina próxima. Sobre esa industrialización de la pesca es célebre la opinión que refleja esta frase:

> ... están padeciendo las tiranías de los que inundaron a Galicia para arrasar las semillas de la pesca sin que haya quien los refrene... [32].

Pero no solamente eran los catalanes los competidores de los gallegos en su propia costa, sino también los vascos, lo que motivó una Real Cédula de 22 de diciembre de 1537, trasladando la queja de Galicia, pues

> diz se hizo armada de dos naos y dos zabras para la defensa de la costa —viscaína y guipuzcoana— y ésta pasa a Galicia a quitar pescado, a cuya causa los franceses han hecho muchas presas a cuatro de 100.000 ducados y han muerto y herido a muchos hombres.

Claro es que la culpa debía atribuirse a un gallego, Rodrigo de Moscoso, Conde de Altamira, a quien una Real Cédula de 2 de mayo de aquel mismo año había nombrado Capitán General de las armadas de Galicia, Asturias, Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas para represión de los corsarios franceses y no había sabido controlar buques de tan distintas procedencias [33].

Al acceder al trono el emperador Carlos I, éste había intentado alterar aquel sistema monopolístico que ejercía Sevilla, no por convencimiento propio del error que se había cometido, sino por motivos coyunturales, aunque eran ya muchos los intereses creados para romper los esquemas impuestos, a principios del siglo XVI, por sus abuelos.

En primer lugar, como hasta aproximadamente 1535 América no comenzaría a suministrar, de una forma periódica e importante, sus recursos y riquezas, se pudo pensar que nada se perdía y mucho se ga-

[32] Carta de Pedro Sarmiento a Don Jerónimo de Hinojosa, comerciante de La Coruña, 28 de noviembre de 1770.

[33] B.M.N. Col. Sanz de Barutell, 2, n.os 11 y 12. A finales de agosto salía con urgencia para Flandes, sin las naves vizcaínas.

naba si se concedían franquicias a otros puertos, al mismo tiempo que se acallarían los resentimientos, muy a flor de piel, de otras regiones. Asimismo, porque se podía demostrar a ciertas minorías, excesivamente nacionalistas, que estos derechos se otorgaban solamente a puertos españoles y no a otros situados en regiones periféricas de la Monarquía, echando por tierra los temores que suscitaron los asesores flamencos que habían rodeado al Emperador desde su llegada a tierras peninsulares.

Por otro lado, si es verdad que la Real Cédula de 15 de enero de 1529 permitía la salida para las Indias de navíos registrados en Bayona, La Coruña, Avilés, Laredo, San Sebastián, Bilbao, Málaga o Cartagena, al prescribir que las arribadas o retornos se harían en Sevilla [34], se anulaba la posibilidad de que se creara riqueza y actividad económica en aquellos otros puntos, al no participar en la descarga de los productos de Ultramar, en su control y en su distribución, disposición que pronto sería anulada, dados sus negativos efectos.

Otro factor que contribuyó a esas iniciales concesiones se relaciona con las perspectivas que había abierto el viaje de Magallanes, verdadero descubridor de las islas Molucas o de la especiería. Fernando de Andrade, después de obtener de Carlos I la gracia de trasladar las Cortes de 1520 de Santiago de Compostela a La Coruña, logró asimismo, del Emperador, el beneplácito para crear una Casa de Contratación exclusivamente enfocada al comercio de la especiería y sita en aquel puerto gallego, de donde entre 1520 y 1525 saldrían numerosas expediciones con destino a las Molucas.

Sin embargo, la cesión de la soberanía de aquellas lejanas islas a Portugal quebró la idea original y colapsó la incipiente actividad de la citada Casa de Contratación gallega, y aunque proseguirán armándose en La Coruña nuevas flotas, éstas se concebirán para una finalidad distinta, la de nuevos descubrimientos, y tal fue el caso de la expedición de Diego García, que en 1526 zarpó con destino al Río de la Plata. Esa cesión de soberanía a Portugal fue una decisión personal del Monarca y fueron del todo inútiles las súplicas que, para evitarlo, se le elevaron en las Cortes de Valladolid de 1523 y Madrid de 1528 [35].

[34] Diego de Encinas, *Cedulario Indiano*, IV, pp. 133-34. Reproducción, edición de 1559 por Alfonso García Gallo, Madrid, 1945.

[35] Cortes de Castilla y León, IV, 61-62 y 378-388.

Pero nada serviría, por otra parte, el que a título de compensación por la pérdida de protagonismo de La Coruña, el Emperador, por Reales Cédulas de 1523 y 1534, otorgara a los pescadores gallegos el monopolio de la caza de la ballena. Se trataba de una actividad minoritaria y muy especializada, que poco podía ayudar a fomentar una mayor participación de Galicia en la actividad marítimo-económica española, aparte de que, con ello, se atraería a los corsarios franceses, cuyas depredaciones se enlazarían con los conflictos de Carlos I y Felipe II con Francia [36].

Es dentro de esos conflictos donde se inscriben, por ejemplo, el ataque francés a Bayona, en 1533, o el desembarco de bretones en Muros y Finisterre en 1544, que no se convirtió en conquista gracias a la providencial presencia de las galeras de Álvaro de Bazán, quien acudió con la escuadra de Flandes desde Laredo y ganó, en una genial operación marítima, el marquesado de Santa Cruz.

Tampoco ayudaría a Galicia el sacrificio de la ciudad de La Coruña, en armas *volantes* contra las agresiones de 1561 a 1574, ni su colaboración en 1575 ante la presencia de naos corsarias francesas, o los armamentos y milicias privadas que se hicieron en ese litoral para su defensa, entre las que extraña, por su carácter excepcional en la historia de las órdenes monásticas, las de los Bernardo de Oya, los llamados *monjes artilleros* [37].

El declive del Consulado de Burgos

Con la apertura de las derrotas atlánticas, se asiste al lento declinar de Burgos hasta 1492, centro de gravedad del comercio castellano y, por ello, una de las ciudades más prósperas del Reino.

[36] Por una Real Cédula de 23 de mayo de 1521, el Emperador prohibía la pesca de la ballena a naos extranjeras. B.M.N. Col. Vargas Ponce, leg. 3; Rey Escariz, *La pesca de la ballena en las rías gallegas*, Biblioteca Real Academia Gallega, tomo VI, 33; Cabeza de León, *La pesca de la ballena en Galicia en el siglo XVI*, A. do Sem. Estudios de Galicia, V, 227.

[37] Acuerdo Municipal. Lanza, *Ribadeo Antiguo*, 1933, p. 164 y Santiago y Nogueira, *Bayona antigua y moderna*, cap. IX, Madrid, 1902.

Aunque continuará su preponderancia durante gran parte del siglo XVI, la caída del tráfico con Flandes e Inglaterra motivará su paulatino declive y la disminución de su poder económico, sin que pueda compensarlo su débil participación en el tráfico con las Indias.

El poder comercial de Burgos se encontraba en manos de la Universidad de Mercaderes y notables burgaleses, quienes, además de controlar las casas establecidas en Italia, Francia y Flandes, centralizaban, en aquella ciudad, las transacciones financieras y aseguradoras sobre todo tipo de naves y cargamentos, así como el fletamiento de naos, urcas y carabelas hacia todas las rutas comerciales, siendo los puertos de Santander, Laredo, Portugalete, Bilbao, etc., los puntos de salida de las lanas y otros productos castellanos, reexpedidos a tejedores franceses y flamencos [38].

En Italia, desde el siglo XIV, Florencia era el centro de la expansión burgalesa, encontrándose todavía apellidos castellanos en 1537, como los Polancos y Salamanca, continuados, en 1563, por los Castro, en 1565 por los Lermas y en 1582 por los Montoyas.

En cuanto a Flandes, el poder burgalés se asentaba en Brujas, dominado por las familias Cadenas, Cerezo, Pardo, Quintanadueñas o Mores, en tanto que en Amberes lo monopolizaban los Salamanca, Polanco, Río y Aguilera. En Francia, Nantes era la ciudad más relacionada con Burgos, a través de las familias Compludos y Astudillos, seguida por la ciudad de Rouen, donde en 1539 y 1562 los Quintanadueñas primero, y los Angulo y Maluendas después, representan a ese comercio burgalés.

Esa actividad marítima y comercial de Burgos se extendía, con menor intensidad, a una serie de productos exóticos, lo que originaba que tuvieran que mantener factores y agentes en puertos diversos, como eran Sevilla, Lisboa o Canarias, bien que el destino final de ese tráfico fueran los mercados del norte de Europa, convirtiéndose Amberes en puerto de llegada y distribución.

De ahí que, en 1564, conozcamos que el tráfico de *cochinilla* se efectuase, desde Sevilla, a bordo de las naves burgalesas *Negro, Tigre* y

[38] En 1567, en un solo mes, cinco naos cargaron 1.530 sacas, en tanto que, en julio de 1568, fueron 2.400 sacas, y en un solo envío, en 1569, la cantidad remitida a Europa fue de 2.300 sacas, pesando cada una 8,5 arrobas y pagada cada arroba en esos años a ducado y medio.

Perro; o que los azúcares y melazas se recogieran en Canarias para idéntico destino, Flandes, Inglaterra y el puerto francés de Rouen. Por el contrario, el enlace con las Indias era más esporádico, aunque sepamos que los factores de la familia Gómez de Quintanadueñas se establecieron en Sevilla, con objeto de enviar *pipas de Jerez* a Nueva España, alcanzando esa exportación la suma de «un quento y 200.000 maravedises» en dos años [39], participando de este tráfico la nave *Burgalesa*, que se perdería en 1564 rumbo a las Indias portuguesas.

Durante la segunda mitad del siglo, la difícil coyuntura política y militar en Europa repercutió directamente sobre el comercio burgalés, dado que muchos de los navíos que traficaban con el norte de Europa pertenecían a fletadores burgaleses, a quienes, por otra parte, les era ya difícil variar sus derrotas hacia nuevos mercados o regiones menos conflictivas.

En consecuencia, no es extraño que naves burgalesas sufrieran la acción de nuestros adversarios, pudiendo citarse el caso de los buques *Nuestra Señora de Begoña* y *Nuestra Señora de Laredo*, secuestrados en Londres en 1568. O el apresamiento por los holandeses, en 1571, de la nave *Nuestra Señora de Portugalete* en viaje de Santander a Brujas, cuyo cargamento de lanas venderían los rebeldes en el puerto francés de La Rochela [40]. Por otro lado, la pérdida en 1574 del puerto de Middelburg arrastró la captura o hundimiento de numerosas naves allí fondeadas, como las naos *Nuestra Señora de la Concepción* y *Nuestra Señora de Aránzazu*, así como sus cargamentos, lo que provocó una gran convulsión al comercio burgalés, al tener que responder los aseguradores castellanos con unas cifras que excedían sus propias posibilidades [41].

El cúmulo de adversidades que sufría Burgos se expusieron claramente en las Cortes de 1582, si atendemos a la siguiente declaración:

[39] Archivo Municipal de Burgos, n.º 934.

[40] El montante de los seguros a pagar era tal, que uno de los perjudicados, Señor de Viazmalo, reclamó al asegurador, Diego López de Castro, la cantidad de 6.000 ducados.

[41] Archivo Municipal de Burgos, n.º 934, *Memorial a S. M. sobre la decadencia de la ciudad*, en el que se acusa como causa fundamental la pérdida de navíos en Middelburg. Las casas de Maluenda, San Román, Ávila, Aguera, etc., resultaron muy afectadas por ese acontecimiento.

> ... la navegación de las mercaderías es importantísimo en que S. M. debe poner muy de veras el remedio que fuere posible pues por ella se llevan y traen mercancías, con tan poca seguridad y concierto, que lastima pensar en ello, ver la grandísima suma de haciendas que se envían en navíos desarmados y cuán fácilmente y sin resistencia alguna los toman corsarios de mucho menos porte por falta de no llevar armas ni gente bastante y, lo principal, por la mala fábrica de los navíos españoles, lo cual acontece, al contrario, en los navíos extranjeros, que por maravilla les podemos tomar ninguno por navegar con reputación, siendo los nuestros mayores y con mejor gente y así permiten nuestros pecados que nos tomen grandísimas sumas de haciendas... [42].

Al finalizar el siglo XVI, Burgos tendrá que afrontar una grave crisis en sus estructuras comerciales. La opulencia que hasta allí había generado su actividad ocultó los cambios que desde el Descubrimiento se estaban produciendo, permaneciendo su mentalidad anclada en el pasado, sin prever, ni adaptarse al cambio radical que había impuesto la apertura de las derrotas atlánticas y la posible caída o pérdida de los mercados europeos.

Cuando ya era tarde, esa realidad provocó un abatimiento en sus moradores, pesimismo que se refleja ya en 1586, como lo demuestran los siguientes párrafos de una carta que la ciudad dirige a sus procuradores en las Cortes:

> ... uno de los cuidados que más solicita a esta ciudad es verla ir cada día en tanta disminución y aunque agora está al parecer en la última ruina, día se espera más porque lo principal que la sustentaba, que era el trato y comercio, está tan acabado que casi no hay memoria de lo que en ella hubo y de lo poco que quedaba, era lo que venía de Flandes, Francia, Inglaterra y otras provincias, lo qual ha cesado la mayor parte por las muchas guerras y agora parece ha de cesar del todo por la navegación del río Tajo, porque como el puerto de Lisboa es más cómodo para los reinos convecinos, vienen allí de mejor gana y los que traen mercaderías por aquel río, las llevan al reino de Toledo y a la Mancha y a Granada, las quales todas se solían proveer en Medina del Campo y esta tierra, de manera que, con esto, ningu-

[42] Archivo Municipal de Burgos, n.º 4.842.

no de los que compraban vienen por acá y así esta tierra está vacía de comercio [43].

No obstante, en ese declive también influirían otras causas, como las epidemias de peste sufridas en 1565, con 12.000 fallecimientos, y en 1599, en que se registró el cierre de 200 casas y otros 9.000 fallecimientos, habiendo pasado el número de vecinos de 4.280, en 1570, a 2.247, en 1599 [44].

Un aspecto que reseñar es que, conforme avanza el siglo XVI, las Cortes se van transformando en un foro totalmente inoperante, en parte por haber permanecido ancladas en el pasado, como institución medieval que eran y, por ello, poco preparadas para comprender y enfrentarse con los problemas políticos y económicos, muy complejos y totalmente nuevos, propios de una monarquía universal con compromisos de carácter global, a la que no servían los viejos criterios y limitadas perspectivas de sus procuradores.

Los tráficos ilícitos o paralelos

De lo que no cabe la menor duda es que la política de monopolios y restricciones terminó promoviendo un tráfico marítimo ilícito, por otra parte una constante histórica siempre que han surgido controles muy acusados o impedimentos burocráticos, situación muy similar a la que ya se había dado en el Mediterráneo en tiempos de su dominio romano y bajo el monopolio veneciano del tráfico en dicho mar, durante los siglos XIV y XV, así como ante la expansión otomana en ese mismo mar, en el XVI, situación que se repetiría siglos después ante el bloqueo impuesto por Inglaterra a Europa, dominada por Napoleón.

En el siglo XVI, ese tráfico paralelo se vio favorecido, además, por la masiva llegada de metales preciosos del Nuevo Mundo, pues la arribada de oro y plata incidió negativamente en la propia Península, al producir un aumento de los precios y, por ello, del coste de la vida,

[43] Archivo Municipal de Burgos, n.º 4.843.

[44] Archivo Municipal de Burgos, n.os 12-13 y 16-3-1. Carta de Jerónimo de Salamanca, año 1597, y Carta del Corregidor Diego Vargas. Archivo Municipal de Burgos, n.º 2.376.

«no pudiendo ya la gente que bive en estos reynos pasar adelante, según la grandeza de los precios de las cosas universales» [45]. Esa crisis es la que movería al Estado a gravar y limitar determinadas exportaciones a Ultramar, como paños, cueros, sedas o vino, así como detener ciertas importaciones gravosas para la producción peninsular, con objeto de mantener los precios bajos en el interior, como demandaban muchos gremios, «suplicamos a V. M. defienda la saca dellas mercaderías destos reynos para las Indias» [46].

Tales restricciones no sólo acarrearán un grave deterioro para la industria nacional, sino que impulsaron a las provincias de Ultramar a hacerse con los artículos que necesitaban para subsistir y prosperar acudiendo a otros mercados exteriores, en los que, además de adquirir productos más económicos que los que salían desde Cádiz-Sevilla, estimularía el nacimiento, como ya mencionamos, de un tráfico paralelo entre ambas orillas del Atlántico, con grandes dificultades para controlarlo.

Como inmediata derivada, esas limitaciones a las exportaciones repercutieron en el tráfico marítimo nacional, que además de decaer su densidad obligó a amarrar un número considerable de buques, extremo que preocupó y fue debatido en las Cortes de Madrid, en 1573, en donde se expuso que

> debido a no cargarse destos reynos la cantidad de vino que salía, se ha dificultado y casi imposibilitado el despacho de las flotas para las Indias, por ser imposible cargarse ninguna nao sin mucha cantidad de pipas y botijas y así se ha visto que tardan las flotas tanto en juntarse y van la mitad menos de naos porque no osan poner a la carga y así tardan en venir de las Indias, de que tanto daño viene y se sigue en todos los estados y repúblicas destos reynos [47].

De ahí que en aquel año solamente saliesen para las Indias 33 buques, cuando en 1567 se habían despachado 69, en 1569 habían ascendido a 61 e incluso en 1572 habían dejado la Península 53 naos, como se advertirá, siempre en una progresión decreciente [48].

[45] Cortes de Castilla y León, V, 424.
[46] Cortes de Castilla y León, V, 472. Cortes de Valladolid de 1548.
[47] Cortes de Castilla y León, IV. Petición XVIII, 472-73.
[48] Haring, *Trade and navegation between Spain*, pp. 327-336. Años 1521-1555 y A.G.I. Contratación, leg. 2.899, *Libro de registros de naos que han ido y venido a las Indias.*

En ello también influía otra impensada aunque obligada medida tomada en su día por el Emperador, la relacionada con los permisos a extranjeros para poder traficar con las Indias, problema del que someramente hemos tratado en los antecedentes y que condicionaría la política naval de Felipe II.

Aunque Carlos I limitó o restringió la concesión de licencias a armadores extranjeros y recogió en la Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias toda una serie de disposiciones que favorecían las aspiraciones de los nacionales, su flagrante incumplimiento obligaría a las Cortes, a lo largo del reinado de Felipe II, a incidir en el tema, advirtiendo al Monarca, en las desarrolladas en Madrid en 1566, que «por dar V. M. licencia a los extranjeros que saquen dinero destos reynos, vienen grandes inconvenientes» [49]. Tales llamamientos no surtirían ningún efecto, al argumentar el Rey que se veía maniatado por compromisos anteriores y heredados, por lo que

> a esto Vos respondemos que por las urgentes necesidades que se nos han ofrescido y las provisiones de dinero que para fuera destos reynos ha sido nescesario hacerse, no se ha podido escusar de darse las dichas licencias.

Más tarde, en 1586, volvió a suscitarse el mismo problema, solicitándose: que sobre el capítulo que trata de extranjeros que tienen hechas compañías con castellanos, en el trato de Indias ante las leyes reales, convendría cometer a los jueces que van a visitar la Armada, hagan diligencias en esto y pongan el remedio conveniente, peticiones que, como en otras ocasiones, no tuvieron respuesta, o si la hubo, fue tan ambigua que dejaron las cosas como estaban. Esa tolerancia de las Audiencias de las Indias para con los extranjeros que habían logrado licencias, asociados o castellanos, o con quienes habitaban en las Indias, repercutió asimismo en el tráfico ilícito e ilegal, según lo definía la legislación de la época.

Contemplada desde nuestras actuales perspectivas, dicha política, que se daba asimismo en otras esferas de la actividad económica pe-

[49] Petición CVI de las Cortes de Valladolid de 1523. Petición LXXX de las Cortes de Toledo de 1538. Petición LXXIII de las Cortes de Valladolid de 1548, etc. Cortes de Castilla y León, II, 421. Petición IX.

ninsular, como lo demuestra, a título de ejemplo, el monopolio otorgado por Felipe II en 1564 a los genoveses para la venta de naipes o la concesión de las minas de mercurio de Almadén a los hermanos alemanes Fugger, fue muy negativa, pues, indirectamente, impedía la creación de unos elementos navales de protección que requerían nuestros intercambios marítimos comerciales.

Igualmente negativos fueron los privilegios que se habían concedido a una determinada villa o provincia, como era el caso de Granada, que acaparaba la exportación de la seda con destino a las Indias, Europa y Berbería, pues condujo a una abierta polémica y a exacerbar los resentimientos de otras regiones, como fue el caso de Toledo que, en 1581, ordenó a sus procuradores en las Cortes de Madrid que solicitaran se hicieran extensivos a todos los reinos de la Corona de Castilla los privilegios de que gozaba Granada, proposición que en las Cortes de Madrid, de 1588-90, también presentaron los procuradores de Sevilla, sin lograr respuesta positiva.

Pero es que esa concesión a Granada no solamente condujo a un decaimiento general de dicha industria en el resto de España, agravada por las medidas restrictivas tomadas contra el lujo o consumo en la segunda mitad del siglo XVI, sino que los afectados, productores, intermediarios y exportadores de otros puntos del reino, al no ver atendidas sus solicitudes y en quiebra sus negocios, se verían impulsados a buscar la solución animando un nuevo tipo de tráfico marítimo ilícito. Así nacería un segundo flujo comercial de la seda, provinente de China e Indias Orientales, que se dirigiría a la Península, vía Filipinas, realizado por «extranjeros que tienen hechas compañías con castellanos, en el trato de las Indias contra las leyes reales».

El incremento de ese tráfico motivaría una Real Cédula de 11 de enero de 1593 que trataría, más que suprimirlo, de controlarlo, disponiendo que el comercio filipino convergiese con exclusividad en los puertos del virreinato de Nueva España. Sin embargo, esa medida dio origen a un tercer canal marítimo ilegal y descontrolado, el que dirigiría las importaciones de productos orientales de China y Persia a la Península, vía Lisboa, embarcados en buques portugueses y de otros países europeos, haciéndose patente dicha situación en las Cortes, donde se expuso claramente el problema:

> porque la falta de moneda que en estos reynos se ha sentido y siente de pocos años a esta parte, ha sido notable... y entre otras causas que ha habido para ello la más urgente y eficaz de todas, ha sido la suma grande que de ella se ha sacado y saca para las Indias Orientales y nuevas contrataciones de la China, que es de tanta consideración, que si no se limita y modera con atención, a de causar inconvenientes y daños a estos reynos, el nervio más esencial que los sustenta y conserva,

contrabando que no se cortaría, oficialmente, hasta 1632, en tiempos de Felipe IV.

Fue así cómo se consolidó una nueva actividad marítima comercial portuguesa, que produjo un incremento en sus construcciones navales y en la formación de dotaciones. Ese tráfico aparece ya consolidado en 1561, con la llegada, el 25 de agosto, a Lisboa de una serie de buques que el 9 de marzo de ese mismo año habían partido para las Indias Orientales, flota en la que figuraban varios Maestres españoles, como Pedro Ortiz de Samalea y Manuel Vitoria de Andújar, y los navíos *San Felipe, Nuestra Señora de Graça, San Antonio, Flor de la Mar, Algarvia* y *Assunçao*. Entre los años 1561 y 1580, a esos navíos seguirían periódicamente otros, con el mismo fin y destino, fecha esa última de la incorporación de Portugal a la Corona de España.

El 15 de marzo de 1562 se hicieron a la mar desde Lisboa las naos *San Martinho*, al mando del Capitán Jorge Manuel, quien desapareció al regreso «a hide para o reyno desaparecen», junto con los navíos *Tigre, Esperanza, Reyno, Cedro* y *San Vicente*; en tanto que el 16 de marzo de 1563 zarparían del mismo puerto las naos *Castelo*, al mando de Jorge de Sosa, *San Felipe, Garça, Assumption* y *Nuestra Señora de Remedios*, desapareciendo estas dos últimas en 1564 y entrando el resto en Lisboa el 13 de septiembre de 1563. Más tarde, el 7 de abril de 1568 dejó Lisboa una flota al mando de Damián de Sosa, compuesta por los buques *Santa Clara, Santa Catalina, Remedios, Fe* y *Llagas*, algunos de los cuales regresaron de su tornaviaje en septiembre de 1569 y otros en abril de 1570, excepto el *Remedios*, por naufragio.

El 9 de marzo de 1570 dejaron aquel puerto los buques *Santa Clara, Anunciada*, desaparecido a su regreso, *San Luis, San León, San Cristóbal*, para retornar el 4 de septiembre de 1572, mientras que en 1577 fueron los navíos *Fe, Santo Espíritu, Llagas* y *San Luis* los que el

26 de agosto de 1577 regresarían con géneros, cerrando esta muestra los buques *San Francisco, San Gregorio* y *San Luis*, todos ellos a las órdenes del Capitán Manuel Melo de Acuña, que habiendo dejado Portugal el 8 de abril de 1580 con destino al Extremo Oriente, tornaron a Lisboa en septiembre de 1581, una Lisboa ya española, buques, en general, en cuyo fletamiento figuraron intereses castellanos.

Capítulo III

CONFIGURACIÓN DE LAS AMENAZAS SOBRE EL TRÁFICO OCEÁNICO E INDIAS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

Concepto de naos y armadas

Conforme avanza el siglo XVI, el tráfico oceánico gana en intensidad, hasta el punto de asistirse a un tímido desplazamiento del aún subsistente en el Mediterráneo y del que discurre hacia los mares del norte de Europa, todavía intenso en el volumen de los intercambios y unidades que los sirven, aunque nada hubiera de común entre aquél y éstos.

Por lo pronto, el tráfico que enlaza la Península con el norte de Europa, o el que navega por las derrotas mediterráneas, bien pudiera encuadrarse como de puro cabotaje, polarizándose en torno al transporte de productos voluminosos y de primera necesidad, para la subsistencia o mejora del nivel de vida de las poblaciones, y consistentes, en un sentido, en maderas, resinas, pieles, cereales y sedas, tejidos y vinos, en el otro, todo ello embarcado a bordo de naves muy diversas y, en general, de un tonelaje relativamente modesto.

Por el contrario, el tráfico oceánico o de altura se diferencia no sólo por las características de las naves que surcan las derrotas atlánticas, sino por el envío hacia América de materiales y géneros de todo tipo, propios y necesarios para consolidar y desarrollar un inédito proceso colonizador, desde útiles para la agricultura o para la creación de una incipiente industria artesanal, hasta víveres, ganado, tejidos o forjas de hierro.

En sentido inverso, a la Península arribaban materias muy valiosas, como eran los metales preciosos, que llegarán en cantidades hasta allí desconocidas en el Viejo Continente, dando más valor a esos en-

víos el corte de las derrotas con Asia, como consecuencia del control que, en el primer cuarto de siglo, comienzan a ejercer los turcos en el Mediterráneo Oriental y, también, ante el lento declinar de las marinas de Venecia y Génova.

Pero cuando se habla de unidades navales y se manejan documentos de la época que consideramos, deben acogerse con suma precaución ciertas informaciones del tiempo en las que aparecen referencias muy concretas sobre los elementos navales del siglo XVI, al adjetivarse cualquier tipo de embarcación, grande o pequeña, de remos o de vela, como navío o nao y dar el título de armada, escuadra o flota, de una forma indiscriminada, a una simple pareja de urcas, zabras o pataches, lo que puede producir una cierta confusión.

Ése puede ser el caso del informe de Francisco de Montojo y Alonso Fernández, fechado en La Coruña el 29 de abril de 1520, quienes al comentar la empresa de la conquista de México por Hernán Cortés, se refirieron a la *flota* dispuesta por Diego Velázquez, cuando dicha flota no era otra cosa que un conglomerado de medios flotantes, desde pataches y barcas a galeras, lejos del concepto que, posteriormente y, también en nuestros días, damos a la denominación flota, escuadra o armada, como conjunto homogéneo, organizado y jerarquizado.

Asimismo, el calificativo de armada puede conducir a equívocos, pues la que se ordena aprestar en La Coruña a Simón de Alcazaba, para ir a la *especiería* o islas Malucas [1]; la comunicación que envía Cristóbal Raycer a Lorenzo Alemán sobre la *armada* del Obispo de Plasencia, que había salido para idéntico destino, vía Estrecho de Magallanes [2]; o la pretendida *armada* que salió de Sanlúcar para la especiería el 20 de septiembre de 1534, que, como atestigua Alonso Veedor, escribano de ella, se vio forzada a entrar en La Española el 11 de septiembre de 1536, habiendo perdido un navío, se componían de simples parejas de barcos y a lo sumo tres.

Para evitar dudas, señalaremos que, en el Mediterráneo, el término utilizado para designar una agrupación naval era el de escuadra, convirtiéndose en armada cuando se integraban dos o más escuadras u

[1] A.G.I. Relaciones y descripciones, leg. 10.
[2] A.G.I. Pto. Rico. Papeles de la Junta de Guerra, 19 julio 1541.

otros buques, movilizados por requisa o alquiler, para participar en una operación determinada, en tanto que en el Atlántico la acepción armada era sinónima de fuerza permanente.

Por otra parte, y como afirman determinados especialistas, el término armada no implicaba magnitud, como fue el caso de la Armada de la Guarda de Indias, que contaba en sus comienzos con cuatro bajeles armados en guerra, mientras que la escuadra era una unidad táctica y operativa, y la flota, una integración de buques mercantes que navegaban solos o con una cierta protección naval.

Sin embargo, también es una realidad que, en el tiempo, armada, escuadra o flota eran unos términos que la mayor parte de las veces se aplicaban indistintamente para designar no solamente a una agrupación de buques destinados a empresas de naturaleza bélica, comercial o a expediciones de exploración y descubrimiento, sino que también, por extensión y a nivel popular, se denominaba con dicho apelativo la simple reunión de dos o más buques para navegar u operar.

Dicha indiscriminación es una constante en los documentos de la época y, así, mientras Diego Martínez Soria, en la Sesión de las Cortes de Madrid del 20 de diciembre de 1580, califica de flota a la llegada de dos simples naos, «que el tiene entendido que del dinero que se truxo de las Indias en esta flota...», en la sesión del 14 de diciembre de 1579 el licenciado Maldonado llama armada a un grupo similar, al decir: «se haga un memorial para S. M. en el que se suplique mande devolver y restituir el oro y la plata y dineros que se han tomado en Sevilla y otros puertos por razones de haberse traido en estar armadas sin registro...» [3], mientras que en las Cortes de Valladolid de 1537 se habla de simples naos, refiriéndose a idénticas arribadas «... por quanto de pocos días a esta parte, a las naos que vienen de las Indias...» [4].

Tales ejemplos se multiplican en el siglo XVI y de ahí que sean, también, denominadas flotas tanto las cuatro carabelas que al mando de Juan Ayora Hidalgo de Córdoba se hicieron a la mar, en octubre de 1515, con destino al Golfo de Darién, como los tres buques de Juan Solís que dejaron Lepe, el 4 de septiembre de 1515, con la misión de

[3] Cortes de Castilla y León, VI, 507-510.
[4] Cortes de Castilla y León, IV, 685-686.

explorar las costas de la Florida e islas Bahamas, o, en fin, la llamada armada formada por una nao y dos carabelas que después de salir de Sanlúcar, en noviembre de 1532, y hacer una escala en Santo Domingo, el 13 de enero aparecen en la bahía donde se ubicará Cartagena de Indias, al mando del madrileño Pedro de Heredia, quien es autorizado a fundar, en esa costa, una nueva villa que sumar a la ya creada de Santa Marta [5]. En contraste y acercándose a la realidad, serán flota los 17 buques que el 12 de abril de 1514 salen a las órdenes de Pedro Arias, o los 11 navíos del Adelantado Pedro de Mendoza que parten de la desembocadura del Guadalquivir, en 1539, con destino al Río de la Plata.

Claro es que esa indiscriminación tiene su razón de ser, pues cuando los documentos nos hablan de armadas, escuadras o flotas, debe entenderse que lo que realmente se intenta explicar es que se alistaban buques «para ir en armada», sinónimo de «ir a empresa, descubrimiento u operación naval». Será preciso esperar al último tercio del mencionado siglo para que el título de armada adquiera su verdadero sentido, que, como hemos ya insinuado, no era otro que el que la asimilaba a una fuerza naval permanente en la que, a su vez, se integraban las escuadras o grupos operativos que se destacaban de aquélla para cumplimentar una misión determinada.

Con respecto a los buques es preciso hacer, asimismo, una clara distinción, en función de su cometido y características, pues pueden parecer exhaustivas las denominaciones que aparecen en los relatos del tiempo: nao, navío, galeón, galeaza, galeoncete, galeota, galera, bajel, falúa, urca, carraca, filibote, bergantín, zabra, fusta, etc.

Pero lo que conviene señalar es que las unidades concebidas para llevar a cabo acciones navales tenían una estructura muy peculiar, lo que no era óbice para que los buques de transporte, en caso de necesidad, pudieran militarizarse o requisarse, es decir, artillarse y verse provistos de una dotación de guerra, ofreciendo la peculiaridad de que ambos tipos, mercantes y de guerra, podían pertenecer a la Corona o a simples particulares, bien que, en este caso, quedaban sometidos a tres tipos de utilización: transporte de mercancías, operaciones de corso o a sueldo, mediante asiento y contrato libremente suscrito

[5] Medina del Campo, 5 agosto 1532. CODOIN, XXII, 321.

con el Estado, aunque tampoco era raro verse obligado por la vía del embargo.

Incipiente amenaza corsaria y tímida reacción

Oficial y públicamente, la primera mención que se hace de las Indias y sus riquezas tiene por escenario las Cortes de Castilla convocadas el 12 de febrero de 1520 por Carlos I, cuando el Obispo de Badajoz, Pedro Ruiz de la Mota, en el discurso de apertura, declaró, aludiendo al Emperador:

> contento estaba con la grandeza de España, con la mejor parte de Italia, con todas las tierras de Flandes y con el otro nuevo mundo de oro fecho para el que anteriormente nadie había poseido...[6].

Sin embargo, desde el mismo momento del Descubrimiento habían comenzado a circular por el Viejo Continente relatos, quizá un tanto abultados, basados en las fantásticas narraciones vertidas por los primeros navegantes que, entre 1492 y 1500, abrieron las rutas oceánicas, acerca de las riquezas que albergaban las nuevas tierras descubiertas por España.

Haciendo abstracción del incidente que nos describe Cristóbal Colón sobre un pretendido o supuesto encuentro en su tercer viaje, esto es, en 1497, con un corsario francés que le obligó a entrar en la isla Madeira, la difusión, a partir de 1500, de noticias un tanto deformadas sobre aquellos míticos recursos indianos no cabe duda que atrajeron inmediatamente la atención de ciertos aventureros, gremios y ciudades muy ligadas al comercio marítimo y prácticas corsarias.

En consecuencia, era lógico que se dispusieran a participar en la caza y en el reparto del botín que ofrecían las cargas de las, todavía, escasas unidades españolas que, sin ninguna protección, cubrían derrotas entre la Península y América en naves dotadas de incipientes medios de navegación, que las incapacitaban para mantener unas derrotas prefijadas y expuestas por ello, a arribar a puntos diferentes de los pen-

[6] Cortes de Castilla y León, IV, 294-295.

sados. Ése fue el caso de las dos naos que indebidamente atracaron el 13 de octubre de 1510 en La Coruña, con «oro que traían de las Indias y se mandó a Sevilla».

Desconocedores los navegantes europeos de las derrotas que conducían a las Indias, pronto optaron por situarse en el triángulo Canarias, Azores, Finisterre y, más concretamente, en los accesos al Estrecho de Gibraltar, esto es, en el área marítima del Cabo San Vicente, punto obligado de recalada, a la espera de los buques que regresaban de Ultramar, viéndose favorecidos por el asilo que les ofrecía la costa portuguesa, cuyo rey «acoge en sus puertos esos navíos franceses que andan en armada, esperando navíos de las Indias» [7].

Esa presencia, aunque esporádica y con muy débiles efectivos, fue, sin duda, un toque de atención que impulsó a Fernando el Católico a ordenar, el 29 de octubre de 1512, desde Logroño a la Casa de Contratación que dispusiese la salida de «dos naos bien artilladas y proveidas para que reciban y traigan seguros los que vienen de Indias» [8]. Más tarde, en 1513, una Real Cédula, fechada el 21 de abril, mandaba a los oficiales de Sevilla que proveyeran lo necesario «para asegurar los navíos de Indias contra corsarios franceses», situando patrullas de protección en las proximidades de las islas Canarias, para luego escoltar a las naves hasta Cádiz o Sevilla y conducir hasta aquel archipiélago a las que partían.

Realmente se trataba de medidas preventivas o, si se quiere, disuasivas más que correctivas, a la vista del exiguo número de corsarios que en esos años operaban en esas lejanas y, en la mayoría de los casos, desconocidas aguas y, también, por el escaso número de buques españoles que en los primeros años del siglo XVI se despachaban para Ultramar: trece navíos en 1510, veinte en 1512, y treinta y siete en 1513, excluyen las salidas para nuevos descubrimientos. A aquellas medidas se añadiría, en 1515, una ordenanza «para que no se admitan en las flotas pilotos y marineros más que naturales destos reinos», por temor a que cualquier extranjero embarcado se hiciese con los buques en provecho propio o de un tercero [9].

[7] R.A.H. Col. Muñoz, XV, 114 v^to^.
[8] R.A.H. Col. Muñoz, XC, 114 v^to^.
[9] CODOIN, 2.ª serie, IX-51.

Por supuesto, esa amenaza no había alcanzado todavía las aguas americanas, sin duda por ser todavía un continente muy lejano y envuelto en la bruma de lo desconocido. A ello ayudaba la ignorancia en Europa de la reciente anulación por Real Provisión, fechada en Burgos el 3 de junio de 1511, del veto hasta allí impuesto sobre el comercio humano de indígenas caribeños, negocio que en la segunda década del siglo XVI iba a convertirse en sumamente rentable y provocar la aparición de unos tráficos paralelos muy intensos. A título anecdótico señalaremos que fue en 1511 cuando surgió el primer corsario en aquellas aguas, el español vecino de La Isabela Bernardino de Talavera, hombre ambicioso y acosado por las deudas, quien no dudó en apoderarse de un navío fondeado en dicho puerto para ejercer en tan lucrativo negocio, arrastrando a su causa a unos 70 españoles desposeídos, siendo apresado en las proximidades de Jamaica, remitido a España y ajusticiado. No se trataba de ninguna novedad, pues en esos años Pedro Mondragón operaba en el Cantábrico con idénticos fines y sobre él pesaban la Real Cédula de 29 de diciembre de 1508 y la de 5 de febrero de 1509, que ordenaban su apresamiento «por haber robado muchas naos de naturales de España y reinos amigos» [10].

Por otra parte, las naves de protección de que se disponía provenían, en gran parte, de las que hasta allí se habían consagrado a reprimir el corso mediterráneo y, a su vez, a ejercer idéntica actividad sobre el tráfico berberisco, autorización de la que habían quedado liberadas, desde 1489, por una Real Provisión de 12 de enero que abolía esta actividad, considerada ilegal, sobre el norte de África, pero no así en otras aguas [11]. Ése fue el caso del andaluz Martín Galindo, poseedor de tres naves y cinco bergantines, quien participó en 1513 en esas patrullas de protección en el Atlántico, aunque acusó la debilidad de sus buques mediterráneos para soportar los duros tiempos oceánicos, habiendo recibido parecidas instrucciones a las que, en su día, se habían entregado a las fustas de la Guarda del Estrecho [12].

[10] B.M.N. Col. Salazar, K4, folio 66 y col. Vargas Ponce, I, n.º 37. Fechadas en Cáceres y Valladolid respectivamente.

[11] Real Provisión de 30 de junio de 1498, autorizando actividades de corso a guipuzcoanos y vizcaínos.

[12] Real Cédula de 1 junio 1505, fechada en Segovia. CODOIN, XXV, 407.

Esas medidas de fuerza o, más bien, de carácter meramente disuasivo se sumaban a otras anteriores, como las negociaciones llevadas a cabo con Francia, en 1506, para acordar la retirada de *cartas* o *patentes de corso* aplicables a los barcos de ambas nacionalidades. Esas proposiciones, con las que, en principio, se mostró de acuerdo Luis de Francia, no surtirían en la práctica grandes efectos, pues todo continuaría igual en la mar, y de ahí las solicitudes elevadas, en 1507 y 1508, al monarca francés para que atendiera las reclamaciones del Consulado de Burgos, que acusaba a ciertos armadores de La Rochela de ejercer acciones prohibidas sobre naos españolas en las derrotas con el norte de Europa [13].

Claro es que por parte española se olvidaba que continuaba en vigor una Real Cédula de 30 de junio de 1498, que autorizaba acciones de corso a vizcaínos y guipuzcoanos, por lo que en justa correspondencia habría tenido que anularse, para evitar reclamaciones semejantes. Algo similar sucedía con las Reales Cédulas de 12 de septiembre y 15 de octubre de 1502, la primera de ellas autorizando a Carlos Cisneros para embargar naos francesas y bretonas que aparecieran entre Fuenterrabía y Asturias y la segunda mandando construir «carracas para ofensa y defensa de corsarios» y ofreciendo primas «a los que las hagan de 1.500 toneladas para arriba» [14].

Es, asimismo, preciso advertir la dificultad que encontraban esas patrullas para llevar a cabo su misión, si tenemos en cuenta que hasta 1507 los pilotos no sólo carecían de instrucciones concretas sobre la derrota a seguir, sino que no contaban, generalmente, con buenas cartas e instrumentos náuticos, lo que les obligaba a seguir unas derrotas aleatorias, pero en ningún caso fijas ni preestablecidas.

Esa falta de precisión en la navegación alcanzó a las dos primeras décadas, llegando a interesarse el propio Monarca en el problema, recabando para ello los conocimientos de propios o extraños. Éste fue el caso del portugués Juan Enríquez, a quien el propio Rey envió a Sevilla, emitiendo una Real Cédula el 21 de junio de 1511, que le presentaba y en la que se decía:

[13] Real Cédula de abril de 1506, fechada en Valladolid y entregada al Embajador de Francia en España. B.M.N. Col. Salazar, D4, folios 31-32.

[14] R.A.H. Col. Muñoz, LXXX, folio 144 v^{to}.

> quiere dar aviso e industria para las alturas de longitud que es de Este a Oeste, la cual diz que nunca se halló hasta agora para la segura navegación por todos los mares. Oídle, informar y siendo útil, ofrecedle lo que os parezca en mi nombre [15].

Realmente, existía una cierta psicosis sobre las acciones corsarias en el siglo XVI. A ello respondía tanto la supresión del comercio marítimo con Génova, en 1501, por temor a que fuesen apresados los navíos españoles por buques a sueldo de Francia [16], como las innumerables peticiones de salvoconductos que se solicitaban, pudiendo citarse como ejemplo la *carta de seguro* firmada el 17 de marzo de 1508 por el rey Fernando, a favor del maestre Ochoa de Larrea, que iba a Inglaterra, o las fechadas en Burgos, el 3 de abril, y en Córdoba, el 19 de septiembre, de aquel mismo año, en ambos casos a favor de tres galeras venecianas que se dirigían a Flandes [17].

También cabe recordar otras medidas, como la prohibición que se dio a Américo Vespucio en 1511, mediante juramento, de que «no dará cartas de marear de las Indias a persona alguna sin licencia del Rey y de los jueces oficiales de la Casa» [18], demostrándose así el recelo que existía a la pérdida de tales documentos gráficos y, más aún, a su posible captura por los corsarios.

Esa psicosis que se extendía por el océano Atlántico no alcanzaba al Mediterráneo, a pesar de que en este mar la piratería era un mal endémico desde los tiempos más remotos de su historia y a la que no eran ajenos ninguno de sus países ribereños.

Una muestra de ello nos la ofrece el encuentro del Duque de Medina Sidonia con fustas moras en aguas del Estrecho, en 1498, y la captura de cuatro de ellas por gente de Gibraltar en ese mismo año; la Real Cédula de 1 de junio de 1505, que estipulaba armar fustas en Sevilla, para la guarda del estrecho contra corsarios moros; la orden dada a Pedro Navarro, en marzo de 1509, mandándole enviase testimonio del apresamiento de una carraca genovesa; la carta de Diego de Vera

[15] R.A.H. Col. Muñoz, XC, 81 y 103.
[16] Real Cédula de 1 de septiembre. Col. Muñoz, LXXV, 148.
[17] B.M.N. Col. Salazar, K4, folio 19 v[to]. y folio 28.
[18] R.A.H. Registro Consejo de Indias, folio 1 v[to].

al Cardenal Cisneros en 1516 sobre la presa de una «carabela genovesa de 80 toneles con mercaderías», etc. [19].

En 1520 se abrió una nueva fase como consecuencia de una súbita declaración de Francisco I de Francia, quien a propósito de la bula *Inter Coetera*, que había dado el dominio del océano Atlántico a portugueses españoles, declaró su derecho a

> tallir le moien et liberte de naviguer sur la mer... je voudrais bien voir l'article du testament d'Adan qui m'exclut du partage... [20].

Esas palabras, que daban a entender el ánimo que le embargaba, indicaban su deseo de participar en el dominio del Atlántico e iban a influir decisivamente en los numerosos gremios y aventureros que esperaban su ocasión en los puertos bretones y normandos, únicas poblaciones del vecino país verdaderamente interesadas en el comercio marítimo.

Señalamos esto porque, en realidad, la opinión pública francesa no se había interesado por el Descubrimiento, tal como lo demostraría el conocido literato Rabelais, quien al escribir su famosa obra *Gargantúa y Pantagruel* fijó un itinerario a este último que se revela sumamente fantástico e indica que no conocía ni siquiera las navegaciones de su compatriota Jean Cartier.

Será a partir de 1555, como consecuencia de la expedición de Durard de la Villegagnon, caballero de la Orden de Malta, a Brasil, cuando se despierte un mayor interés en Francia por el Nuevo Mundo, dando origen a ciertos relatos en los que, sin embargo, prevalecerá el interés geográfico sobre aspectos económicos, políticos o estratégicos, aunque en ese interés también intervendrán motivaciones relacionadas con la lucha contra los Habsburgo tendentes a romper el cerco que éstos habían impuesto a Francia, así como otras ligadas a las luchas civiles-religiosas, que llegarán a polarizar los sentimientos de la población y hasta de la casa Valois-Angulema.

[19] B.M.N. Fdez. Navarrete, XXXV, *Carta de los Reyes, desde Ocaña, el 18 de diciembre, celebrando los resultados de esos encuentros*; R.A.H. Col. Muñoz, LXXV, 148 v^{to}.; CODOIN, XXV-428; R.A.H. Memorial Histórico Español, VI-447.

[20] L. Nicolás, *Histoire de la Marine Francaise*, París, 1949.

Esa nueva fase que se abre se va a caracterizar por la aparición de corsarios de primera fila y por amplias influencias y complicidades en la Francia oficial, siendo, quizá, los más notables Fleury y Ango, quienes señalarán los caminos del Atlántico a otros, como Verrazano, Parmentier, Jean Fain, Sores, Le Clerc, Le Blanc y un largo etcétera, cubriendo la época que va de 1520 a 1550, reto y amenaza que obligará a nuestra política a adaptarse a la situación en cada momento y a tomar medidas conducentes a neutralizar tal amenaza, que, como objetivo lejano, tratará tanto de debilitar nuestro poder en el Continente europeo, como de disputarnos las aguas del océano Atlántico.

En 1521 los corsarios de Jean Ango inician su acción apresando en las proximidades de San Vicente tres carabelas consignadas a Sevilla. La reacción será el armamento y salida a la mar de una armada, al mando de Pedro Manrique, quien, el 24 de julio, tomará contacto con siete navíos franceses, fuerza a la que seguirá otra, constituida por una nao de 200 toneladas, una carabela y un bergantín, a las órdenes de Rodrigo de Castilla, «contino de la Casa Real y por piloto y capitán de la carabela Ricardo Bermejo» [21].

Pero será en 1522 cuando, dentro de esas todavía esporádicas acciones, Fleury aseste al tráfico español uno de sus más rudos golpes, dado el provecho alcanzado. Se trataba de tres navíos que habían zarpado de Veracruz conducidos por Alonso de Ávila, Antonio Quiñones y Mendoza, quienes debían encontrarse en las Azores con la agrupación de protección de Domingo Alonso.

Sin embargo, con quien tropezaron fue con ocho buques de Fleury, embarcado éste en *La Dieppe*, de 300 toneladas, pudiendo refugiarse una de las naves españolas en el puerto de Santa María de las Azores y siendo hundidas las otras dos, no sin antes haber sido saqueadas y transbordada su valiosa carga, el tesoro de Guatimozín, que Hernán Cortés remitía al Emperador, cayendo igualmente en manos de los corsarios las cartas náuticas de los buques, precioso botín, puesto que dichas cartas iban a servir a Fleury para preparar futuras empresas. De ahí los lamentos del conquistador de México, reflejados poste-

[21] *Provisiones sobre armamento de una escuadra contra los corsarios franceses*, Vitoria, 13 de junio 1522. R.A.H. Col. Muñoz, LXXVI, folios 283-288, 289, 290, 290 v[to].

riormente en sendas cartas al Rey, fechadas el 3 de septiembre y 15 de octubre de 1523, en las que le comunicaba:

> yo expedí 30.000 piastras de oro en barras, bajo la guarda de Julián de Alderete que es tesorero de V. M. y los franceses le han despojado [22].

Esa acción corsaria no se detuvo ahí, según señalaba Pedro Mártir de Anglería a las Cortes reunidas en Valladolid el día 14 de febrero de 1523 y en carta al Rey, de 19 de noviembre de ese mismo año, al informar que en un nuevo encuentro con los franceses habían participado las tres naves de la armada de protección de Domingo Alonso y la tercera nave que, anteriormente, se había refugiado en Santa María de las Azores, muriendo en el encuentro Antonio de Quiñones y cayendo prisionero Domingo Alonso, operación llevada a cabo «pour a gallus nomine Florinus», es decir, Fleury, quien logró un nuevo botín suplementario, estimado en 62.000 ducados de oro, 600 mazos de perlas y 8.000 kilos de azúcar.

Estos ataques provocaron una serie de medidas con el fin de neutralizarlos, paliar sus efectos y evitar una tan desastrosa repetición. Entre esas medidas destacan las siguientes:

— Real Provisión, fechada en Vitoria el 13 de junio de 1522, en la que se ordenaba que para la seguridad de las naos que vienen de esos países —Indias—, se juzga necesario crear una armada destinada a cruzar las costas hasta las Azores y como es una cosa que importa mucho para la defensa del tráfico de las Indias, es preciso prever que la dicha armada sea entretenida con el oro, perlas y otras mercaderías que llegan de las Indias y de Poniente [23].

— Petición dirigida al Duque de Medinaceli, de Arcos, Marqués de Tarifa y Conde de Ayamonte para costear el artillado de ocho navíos.

— Asiento suscrito, el 11 de septiembre de 1522, con el comercio de Sevilla para «hacer armada contra corsarios, repartiendo el gasto de avería en lo que se trujexe de las Indias y entre los moradores de los puertos interesados» [24].

[22] A. Herrera, *Epistolario*, Carta 755.
[23] B.M.N. Col. Navarrete, XXI, 3.
[24] R.A.H. Rtro. Consejo de Indias, folio 4 v^{to}.

— Real Cédula, de 14 de julio de 1522, que establecía unas Ordenanzas sobre armamento y carga de los navíos que iban a las Indias y que, mucho más tarde, el 28 de septiembre de 1534, se verían complementadas por otras Instrucciones sobre la navegación a Ultramar [25]. En ellas se prohibía que se hicieran a la mar buques menores de 100 toneladas, y aquellos que zarpasen, lo hicieran dotados, al menos, de cuatro piezas de artillería, 16 pasavolantes y 26 hombres armados, siendo escoltados por navíos de guerra aquellos buques que transportasen cargamentos valiosos.

— Real provisión, emitida en 1524, para armar otros cinco navíos «abundantemente surtidos de artillería y municiones con 250 hombres bien armados, sin contar los voluntarios y marinería que embarquen». Su misión debía ser la de convoyar, desde la isla Tercera, a cinco navíos procedentes del Yucatán que transportaban «15 arrobas de azúcar, 600.000 pesos de oro, 50 quintales de caña, 2.500 mazos de perlas, 100.000 pieles», que se encontraban retenidos en aquella isla atlántica, en espera de protección, al no atreverse a navegar solos hasta Sevilla.

— Real Cédula, firmada en 1524, ordenando que los buques procedentes del Caribe se concentrasen en La Española y saliesen de allí «viniendo en flota» [26].

— Nuevo asiento suscrito, el 18 de abril de 1525, con el comercio de Sevilla para levantar una nueva armada contra los corsarios, «cobrando el 1 % de lo que se trujexe y llevase y fue el general de la armada Sancho de Herrera» [27].

Ésas y otra serie de medidas que se tomaron, no solamente fueron efectivas, sino que tuvieron una amplia difusión, pues a partir de entonces se observaron dos hechos: desviación de la acción de Fleury y otros corsarios menores hacia el tráfico portugués y un aumento del tráfico nacional en sus dos vertientes, la del comercio con las Indias y la salida de nuevas expediciones de descubrimiento y colonización, advirtiéndose un 25 % menos de unidades perdidas con respecto a años anteriores, a pesar del incremento del tráfico ya apuntado.

[25] CODOIN, 2.ª serie, IX-143.
[26] R.A.H. Rtro. Consejo de Indias, folio 5.
[27] R.A.H. Rtro. Consejo de Indias, folio 5.

Con respecto al primer hecho, el archivo portugués de la Torre de Pombo se encuentra repleto de dictámenes redactados por el jurisconsulto Jorge Nunes, representante del rey Juan II, presentados en 1539 a los jueces franceses, en Bojou, con el fin de negociar sobre los buques portugueses capturados por Fleury entre 1521 y 1527, pudiendo citarse los casos de apresamientos de Jorge Machado, navegando de Cádiz a Tavira en 1525; el de Emanuel Fernando, en viaje de Flandes a España en 1526, o el de Antonio Oliveira, en ruta de Tavira a Flandes en 1527, etc.

Claro es que se debe advertir que esa desviación de los ataques de Fleury y otras naves bretonas hacia el tráfico portugués respondía, a su vez, a una depredación o guerra particular, muy rica en acontecimientos, llevada a cabo por navíos lusitanos contra buques franceses desde el siglo xv. A este respecto se pueden citar como ejemplos:

—La captura del navío *La Magdalena*, propiedad de los comerciantes de Rouen, atacado en 1499 a «30 leguas de Valencia» en viaje de Rouen a Alicante y por el que, posteriormente, en la ya citada reunión de Bojou, Portugal se vería obligado a pagar una indemnización de 27.000 libras, valor de la nave, y 4.000 por la mercancía confiscada[28].

—La destrucción por los portugueses, en 1522, de la colonia francesa de la isla de Saint-Alejo, próxima a Pernambuco, fundada por el Barón Saint-Blancard, hundiendo tres carabelas allí fondeadas, lo que motivaría represalias de Jean Ango, quien declaró, por su cuenta, la guerra al Rey portugués Juan II y a España, aduciendo que no admitía el monopolio que ambos países peninsulares ejercían en el Atlántico.

—La intervención de Carlos I ante el Duque de Angulema, en 1528, para lograr la devolución de una presa portuguesa, capturada por los franceses en aguas de Natal, en el Brasil.

—La destrucción del navío *La Pèlerine*, de 18 cañones, en agosto de 1531, que después de viajar de Marsella a Pernambuco al mando de Jean Duperet, a su regreso a las órdenes del capitán Debarran fue abordado por seis navíos portugueses de Martín y Antonio Correa; o el ataque efectuado, en diciembre de ese mismo año, por Juan Lopes a

[28] Decreto de detención de 30 de marzo de 1506. Corte de Echequier de Rouen. Bibliotèque Nationale, París.

buques franceses cerca de Pernambuco, prendiendo al capitán La Motte, llevándolo a Lisboa y siendo encarcelado en Faro [29].

– Finalmente, el sonado caso de Jean Fain, quien, con su nave *La Marie*, después de haber capturado un galeón español apropiándose de cinco quintales de oro fino y seis libras de oro de la paga de la tripulación, fue arrojado por un temporal a las costas portuguesas y apresado por la armada de vigilancia de Pedro Botelha, viéndose obligado a pagar 60.000 libras por su rescate.

Como era lógico, esas acciones hicieron pensar a Franciso I que los portugueses, en apariencia aliados de Francia, para beneficiarse de la libertad de los mares y navegar, sin trabas, al gran mercado de las especierías de las Indias Occidentales, obraban, en realidad, de acuerdo con España.

Así se lo señaló Guillermo Gouffier, señor de Bonnyvet y almirante de Francia a su Rey, al comunicarle la noticia en estos términos:

> nos es espuesto que en el mes de marzo último, Jean Terrier había armado un galeón en Dieppe, mandado por Jean Fain y llevando por maestre a Jacques de Saint Morisse, para ir a la guerra contra los enemigos del Rey, Nuestro Señor. En el viaje, ellos habían conquistado, entre otros, una barca española que venía de las Antillas, cargada de dos quintales de perlas y cinco de oro fino, 300 cueros y otras singulares mercancías, ascendiendo su valor a 2.000.000 de escudos y más pertenecientes a los mercaderes de Sevilla en España, según información dada por Pierre Goupil a nuestro Teniente General en Rouen. Pues bien, Príncipe, con esos bienes y mercaderías, los dichos Fain y Saint Morisse, confiando en el sentido de paz entre el Rey Nuestro Señor y el Rey de Portugal, arribaron a la costa portuguesa para dejar a los primeros y a la barca. En contraviniendo lo tratado, el dicho Rey de Portugal les prendió con sus compañeros de galeón, tomándoles las mercaderías y poniéndolos en prisión... [30].

Esa acción, que conmocionó a Francia, motivaría una reclamación del monarca francés, conduciendo las negociaciones, en París, el em-

[29] Col. Ms. de Sao Vicente de Fora, libro 4-79 y libro 4-81.

[30] Carta de Jean Terrier, burgués de Dieppe y asociado de Ango, de 3 de septiembre de 1522, fechada en París. M. de Freville, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen*, II, p. 58.

bajador portugués Juan de Silveira y Jacobo Monteiro, dando origen a un recrudecimiento de la acción corsaria.

Ese conflicto, limitado en la mar, entre franceses y portugueses prácticamente no cesaría, sino que, por el contrario, se recrudecería en las décadas de los años treinta y cuarenta, viéndose, entonces, involucrados claramente los navíos españoles.

Incremento del tráfico oceánico y nueva política de seguridad

En relación con el aumento del tráfico oceánico y disminución de las pérdidas en la mar, consecuencia de las medidas adoptadas por nuestra política, ese incremento queda bien patente si se observan el número de flotas o buques que anualmente cruzaron el Atlántico entre 1522 y 1550. Entre 1520-1529, el promedio anual de buques que zarpan de la Península, con destino a las Indias, se sitúa en 52, en tanto que los que arriban de Ultramar ascienden a 28 de media, destacándose en un extremo el año 1525, con la salida de 73 buques, y en el otro, o mínimo, 1522 con la partida de 18 buques.

Para el período 1530-1539, la media anual de salidas se sitúa en 73,6 buques, figurando con un máximo de actividad los años 1534, 1535 y 1536, en que partieron 86, 81 y 84 buques, respectivamente, alcanzándose un mínimo, en 1537, con 42 navíos. En cuanto a buques llegados, el promedio actual alcanza los 45,2, siendo 1536 el año en el que se registra un máximo de ataques con 67 buques, en tanto que en 1537 sólo 28 navíos arribaron a la Península.

Finalmente, de 1540 a 1548 el promedio de los buques que dejan la Península se sitúa en 86,5, siendo 1549 con 101 navíos y 1545 con 97 barcos, cuando se registra una máxima actividad en el sentido Península-Indias. Por otro lado, el promedio anual de llegadas a España se fija en 60,7, siendo 1547 el de mayor actividad, con 75 buques, y 1545 en el que aparece un mínimo, con la arribada de 38 [31]. A esas cifras registradas es preciso añadir otra serie de buques que partieron

[31] Consultar A.G.I. Contratación, legs. 2.925-3.280, 2.989-2.902 y 1.080-1.450. Contaduría, legs. 424, 561, 2.687 y 892. Indiferente, legs. 420, 421, 430, 1962; CODOIN, XIV y XXV.

de ciertos puntos de España con idéntico o parecido destino, pero ajenos a esa función de apoyo y transporte comercial.

Ello fue, también, consecuencia de las posibilidades que se ofrecieron a otros puertos atlánticos para enlazar con los territorios descubiertos, como fue el caso de La Coruña, ciudad a la que, como ya dijimos, se dotó de una Casa de Contratación, por Real Cédula de 22 de diciembre de 1522 fechada en Valladolid y confirmada en 1524 «para armamento de flotas y comercio con el Maluco» [32].

Ese puerto, convertido en cierto modo como alternativo de los puertos andaluces, pudo ya, el 24 de julio de 1525, armar y lanzar hacia el Estrecho de Magallanes una flota compuesta por siete navíos: *Santa María de la Victoria*, de 300 toneladas; *Santi Espíritu*, de 200 toneladas; *Anunciada*, de 170 toneladas; *San Gabriel*, de 130 toneladas; carabelas *Santa María del Parral* y *San Cosme*, de 180 toneladas; y patache *Santiago*, de 50 toneladas, ejemplo seguido, poco después, con la salida de una carabela, al mando de Esteban Gómez, en busca de Catay; de la armada patrocinada por el Conde Fernando de Andrade y Cristóbal de Haro, que zarpó de La Coruña el 15 de enero de 1526, rumbo a la región del Plata, al mando de Diego García, flota compuesta por una carabela de 60 toneladas, un patache de 25 toneladas y una fusta; las tres naos que en 1526 armó Francisco Montejo para viajar rumbo a Nueva España; la armada de la que fue Capitán General Simón de Alcazaba, para ir a la especiería; la de Juan Bermúdez y Diego de Ordax, en 1527, o la de García Gimeno que, en 1529, se dirigió a las costas venezolanas [33].

Por su parte, en la costa gaditana y en Sevilla se asistía a una idéntica animación y, así, si en septiembre de 1524 zarpó una armada con destino a Tierra Firme, al mando del capitán Gil González Dávila y Cristóbal Dolid y en abril de 1525 se hizo a la mar la armada costeada por 67 mercaderes de Sevilla y otras 12 personas «que fueron en ella por capitanes y ofrecieron cada uno la cantidad que se expresa en la Real Cédula de 29 de septiembre de 1525», constituida por tres naos y una carabela, el 3 de abril de 1526 lo haría la de Sebastián Caboto,

[32] Aparecía como factor Cristóbal Haro, como contador Francisco Mexía y como tesorero Bernardo Meléndez. R.A.H. Col. Muñoz, LXXXI, folios 275, 291, 230 y Col. Vargas Ponce, leg. I, folio 9.

[33] B.M.N. Col. Vargas Ponce, LIV, 857; CODOIN, XIV, 264.

con rumbo al estuario del Plata, nombrado Capitán General de la Armada, por Real Cédula de 22 de septiembre de 1525, embarcando con él Álvaro Núñez y Juan Núñez, hermanos del descubridor del océano Pacífico, y Gregorio Caro, Capitán de la nao *Santa María del Espinar*, agrupación a la que seguiría la de Diego López Salcedo [34].

Esas salidas se veían, a su vez, correspondidas por las llegadas, demostrándose la utilidad del tráfico oceánico y la eficacia de la protección otorgada. Entre esas arribadas citaremos la de ocho naos, con 325 mazos de perlas, 66.073 pesos de oro y 12 neblíes, que atracaron en Sevilla, en mayo de 1525; los doce navíos que llegaron en julio, o las cinco naos procedentes de La Española que atracaron en aquel mismo puerto, en octubre de 1526, con 3.000 pesos de «buen oro», así como otra procedente de San Juan de Puerto Rico con «170 mazos de perlas y una perla grande y antes habían venido otras siete naos». Finalmente, recordaremos, por su importancia, tanto la llegada de dos naos procedentes de Nueva España «con valiosísimo cargamento» que, por error de navegación, alcanzaron, a finales de diciembre, el puerto portugués de Oporto, bien que el Monarca del país vecino «envió todo el oro dellas a Jelves para que allí fuesen de Castilla por el y fue Francisco Tello, tesorero de la Casa, el 10 de diciembre», como los cuatro navíos que, en 1535, arribaron con «dos millones de oro y plata del Perú» [35].

Hay, no obstante, un aspecto que debemos señalar, por encontrarse muy relacionado con esas expediciones y navegaciones, nos referimos a la escasa participación, en las travesías oceánicas, de buques construidos en Ultramar en esos años.

Sin duda alguna, en el Nuevo Mundo se era consciente de que, dada la inhóspita naturaleza y las adversas condiciones climatológicas, los medios de enlace, no ya con la Península Ibérica, sino entre los diferentes territorios y aun entre los propios asentamientos y fundaciones, se debían fundamentar en la mar que los unía. A pesar de los esfuerzos que, en tal sentido, se hicieron en aquellas tierras, el incipiente herramental de que allí se disponía y la carencia de una verdadera infraestructura o astilleros, hacen difícil conocer las exactas carac-

[34] B.M.N. Col. Vargas Ponce, LIV, 819 y 835 y LIV, 897. El 18 de marzo de 1528 proponía al Emperador, desde León en Nicaragua, permiso para ir a nuevos descubrimientos en el Pacífico.

[35] R.A.H. Rtro. Consejo de Indias, 5, 5 v^{to}.; 6 v^{to}. y 60 v^{to}.

terísticas y especificaciones de las naves allí construidas, es decir, su real desplazamiento, eslora, calado, manga y puntal o armamento.

No obstante, según nos relata el propio Cristóbal Colón en una relación fechada el 30 de enero de 1494, a los dos años del Descubrimiento ya se fabricaban en La Española fustas de remos, llegando, incluso, a afirmar el lanzamiento al agua de una carabela construida por su hermano Bartolomé, bien que se tratase de una reconstrucción.

Sin embargo, será a finales de la década de los años diez cuando se comenzarán a construir naves, generalmente dedicadas a su utilización en el tráfico costero, interinsular e interterritorial pero no al de altura u oceánico.

Así, en 1518 tenemos noticias del incipiente astillero de San Miguel, en el que Andrés Niño costeó la construcción de tres navíos que, bajo el mando de Gil González Dávila, partieron en septiembre de aquel año para el golfo de Darién, perdiéndose por encontrarse totalmente podrida su madera. Sin desanimarse por el fracaso, el 21 de enero de 1519 volvió a lanzar al agua otros tres barcos que zarparon, sin novedad, hacia las costas de Nicaragua.

Con respecto a la citada podredumbre de la madera, hemos de consignar que, por Real Cédula de 3 de agosto de 1505, los Reyes habían aceptado la oferta de un tal Juan Francés de Rebolledo para «ensayar un betume que preservara a los navíos que van a las Indias de que se coman de broma» [36].

La iniciativa de Andrés Niño cundió en Ultramar, pues pronto comenzaría a aparecer una serie de pequeñas naos de 40 a 50 toneladas y bergantines de 10 a 20 toneladas. En 1526 se conoce la existencia de otro astillero en Acapulco, tal como lo confirma una Real Cédula, fechada en Granada el 20 de junio, al tiempo que en la costa atlántica de Nueva España se puso la quilla a dos navíos y un bergantín para Álvaro Saavedra que, «armados con 30 piezas de artillería», salieron con destino a La Florida, Santiago e isla Española.

Son, también, los años en que surgen varaderos en Veracruz, Campeche, Nombre de Dios, donde Pascual de Andagoya armó varios buques, alcanzando esa actividad al Perú, en cuyas costas Francisco Pizarro, Hernando Luque y Diego Almagro construyeron en noviembre

[36] R.A.H. Col. Muñoz, XC, 38.

de 1524 dos navíos, lográndose en enero de 1532 botar tres barcos de 70 toneladas.

No obstante, tanto a nivel de desplazamiento global, como si se atiende a la calidad de los buques, en esas primeras décadas las construcciones fueron escasas y muy deficientes, aunque ciertos testimonios parezcan indicar lo contrario. Ése es el caso de la misiva que dirigió la Audiencia Real de Nueva España al Rey el 19 de abril de 1532, en la que se anunciaba «el tener echado al agua, el Marqués del Valle, dos bergantines y una carabela y que pronto dos navíos medios para el descubrimiento en el mar del Sur», o a la fechada el 3 de noviembre de ese mismo año, que avisaba de «la salida de dos bergantines» allí fabricados y que uno de ellos «dio de través ocho leguas de Aldea Nueva» [37].

Hasta llegar a la segunda mitad del siglo XVI, la inexistencia de atarazanas y experimentados calafates, carpinteros de ribera, etc., que requerían tales construcciones, hizo que aquellos esfuerzos por dotarse de medios navales adolecieran de improvisación, debilidad y poca fiabilidad. Será a partir de 1570 cuando se inicie una política de potenciación de la infraestructura naval de las Indias, que alcanzará a San Juan de Ulúa, San Juan de Puerto Rico, Nombre de Dios, Cartagena de Indias, etc., aunque habrá que esperar a 1575 para que en el puerto de Santo Domingo se proyecte el levantamiento de una atarazana «con capacidad para construir cuatro naos» [38].

Igualmente, desde muy temprano los residentes de Ultramar advirtieron la necesidad de que sus incipientes navegaciones, y especialmente los navíos que mantenían el tráfico con España, contasen con la debida protección. Así lo dio a entender Antonio Enríquez de Pimentel, el 5 de mayo de 1525, en su súplica al Presidente del Consejo de Indias para que «hubiese en esta costa, al Norte de La Española, cuatro galeras para su defensa y seguridad de las flotas», para lo que argumentaba que no se solucionaba el problema emitiendo inoperantes Reales Provisiones, repletas de nombramientos, como el que otorgaba el título de Capitán General de Nueva España y provincias de la mar del Sur de ella, de no verse acompañadas de medios a flote [39].

[37] Serrano Sanz, *Relaciones Históricas de América*, Madrid, 1919, 117.
[38] R.A.H. Col. Jesuitas, CIX, 461.
[39] A.G.I., *La Española*, leg. 7. Fechado en Barcelona el 6 de julio de 1520.

Esos requerimientos aún tardarían en atenderse. Habrá que esperar a 1535, para que se lleve a efecto la construcción de cuatro navíos para la Guarda de las Indias, dentro de un «paquete» de construcciones, en el que figuraba, asimismo, «hacer armada por averías para la Guarda de la costa de Andalucía» [40].

Realmente, aunque el corso se aproxima y hasta llega a alcanzar en esos años a América, dada la inmensidad del teatro estratégico americano y la débil entidad de los depredadores y hasta de sus presas, hizo pensar a nuestra política que era más rentable trasladar el esfuerzo de protección y vigilancia que se ejercía entre Canarias y San Vicente más al oeste, hacia la zona marítima del archipiélago de las Azores.

De ahí que, en adelante, a las armadas se les asigne como misión la protección y cobertura de las derrotas Azores-San Vicente y Azores-Finisterre, agrupaciones que unas veces se conocerán como *Armadas de guardacostas* y otras como *Armadas del Atlántico.* En este esfuerzo se pueden inscribir:

— La armada que se formó, en 1528, para «la guarda de las costas y navíos de Indias por avería de uno por cien, hecho por asiento en razón de haber vuelto los corsarios franceses y que se puso a las órdenes del General Sancho de Herrera» [41], encomendada al Comendador de Aguilera.

— Asiento de 13 de febrero de 1533 para «hacer cuatro navíos de armada contra corsarios a costa de averías».

— Armada contra corsarios de Sancho Pedriza, a la que se le agregaron cuatro pataches y una pinaza que ofrecieron por asiento Martín Ortiz de Orozco, Martín de Arana y Rodrigo de Casafurda, vecinos de Bilbao [42].

— Armada para la «guarda de naos de Indias a costa de las mercaderías, oro y plata de las Indias, Canarias y Berbería» [43].

— Armada bajo el mando de Blasco Núñez Vela, formada por 20 navíos y otras fustas, que se hizo a la mar en marzo de 1537 desde Sanlúcar con destino a Veracruz, para proteger a los buques que embarcaban el oro y la plata del Perú almacenados en La Española y que

[40] R.A.H. Rtro. Consejo de Indias, 60 v[to].

[41] Real Cédula de 14 de mayo.

[42] Real Cédula de 2 de marzo de 1536.

[43] Real Cédula de 6 de abril de 1536.

se encontraban en espera de poder trasladarse a la Península, «por los muchos corsarios que andaban y el daño que hacían» [44], mientras el Capitán Miguel Perea permanecía destacado en la isla la Gomera, con seis barcos y con el título de General, para limpiar, más tarde, los accesos del Cabo de San Vicente.

— Armada que se aprestó en Sevilla, a comienzos de 1538, al mando del Capitán Luis de Alcocer, en la que embarcaron 300 soldados, con el fin de reforzar, en las islas Azores, la de Blasco Núñez Vela, dada la carga tan valiosa que éste protegía, pero que no llegó a zarpar ante la llegada, en marzo, a Sevilla del citado Núñez Vela.

— Salida de la Armada de Martín Alonso de los Ríos a mediados de 1542, para proteger en el Caribe nuevos envíos, viéndose apoyado en su regreso por la de Hernando Blas, compuesta por una carraca y tres carabelas, conjunto que arribó a Sevilla en mayo de 1543.

— Armada de Juan López de Isasi, constituida por dos naos y una carabela, que a principios de 1543 dio escolta hasta las islas Canarias a la flota de Tierra Firme, avistando y dando caza a una nao francesa y tres pataches que llevaban en conserva una carabela española apresada, llegando a Sanlúcar con la nao francesa y 70 prisioneros.

— Partida, en noviembre de 1543, de una nueva flota, integrada por dos naos gruesas y dos carabelas latinas, con 250 hombres de guerra, al mando del Capitán Ginés de Carrión.

Unidas a esas medidas, se adoptaron otras disposiciones para aumentar la seguridad, entre ellas la prohibición dada, a finales de 1537, de que los buques de la Carrera de Indias navegasen de forma independiente, viéndose obligados a concentrarse en flotas, razón de que una flotilla de la armada de Blasco Núñez de Vela diese escolta directa a 20 naos de Indias, en la última parte de su viaje de regreso a Ultramar.

Esta lista, que podría ampliarse con otras muchas citas, y los nombres de nuevos Capitanes como Pedro Manrique, Alonso de Amilibia, Sancho Herrera, etc., que mandan flotas en los años veinte, seguidos por Bartolomé Carreño, Martín Pérez, Domingo de Villaviciosa, Juan Tello de Guzmán, Sancho de Viedma, Juan de Mendiarechaga, Diego López de Roelas, García de Escalante, Francisco de Men-

[44] Real Cédula de 28 de enero de 1537.

doza y un largo etcétera, que conducirán armadas en las décadas de los años treinta, cuarenta y cincuenta, prueba que el área atlántica, al Este del meridiano de las Azores, era objeto de una atención preferente para la Monarquía.

Esa nueva política de protección y seguridad tuvo varios efectos positivos y negativos, si se analiza desde nuestras actuales perspectivas: por un lado, impulsó la acción corsaria más al Oeste de las Azores, convirtiendo el Caribe y el Golfo de México en un teatro marítimo muy activo, en tanto que disminuía su acción entre Canarias y San Vicente: se extendió un sentimiento de mayor confianza entre los armadores y navegantes, lo que les estimuló para organizar empresas y fletar nuevas unidades, confianza que, como después se demostró, fue más teórica que real y sus resultados más bien efímeros; la imposibilidad de mantener coberturas permanentes en áreas específicas del Atlántico, mediante derrotas patrulladas, dejó zonas marítimas abiertas al corso, aunque, hasta la década de los años sesenta, su acción se mantendrá dentro de unos límites discretos y tolerables.

En efecto, desde 1520 hasta 1545, como consecuencia de la progresiva traslación de la acción corsaria hacia las aguas americanas, la estrategia española se vio obligada a atender cuatro frentes marítimos. De ellos, dos se veían sometidos, real o potencialmente, a una guerra mayor que encarnaba los encuentros de armadas y cuya activación era función de la coyuntura internacional, es decir, de la apertura de conflictos con otros estados soberanos, caso del Meditérraneo y del Atlántico Norte, área en la que se debía incluir el mar Cantábrico, en tanto que otros dos frentes marítimos soportaban una guerra menor, la del corso, como eran el área del Atlántico Central en el citado cuadrilátero, Canarias, Azores, Finisterre, San Vicente y la de los accesos, golfos y mares propios del área americana.

Haciendo abstracción de la gran guerra en la mar, la más conocida y difundida en numerosos estudios y publicaciones, la guerra menor, que paulatinamente quedaría íntimamente enlazada con aquélla a través de líneas de acción indirecta, por lo que a partir de 1560 se incluirá en la maniobra estratégica de nuestros adversarios, tenía por protagonistas a los corsarios, debiendo distinguirse dos claras épocas: la que va desde 1520 a 1545 ó 1550, y la que se abre en esa fecha.

La primera se caracterizará por un enfrentamiento desigual en el que predominarán, como enemigos, los aventureros franceses, más o

menos protegidos por la administración del vecino reino, en tanto que en la segunda época o fase sobresaldrá el esfuerzo de los corsarios ingleses y, en menor grado, de los holandeses, diferenciándose las operaciones de éstos con respecto a los primeros, porque con el paso del tiempo sus naves y capitanes se integrarán en las fuerzas navales de Inglaterra o de los Países Bajos. Es esa clara diferenciación la que obligará a tomar medidas apropiadas en cada período, con objeto de adaptarse a la amenaza y modos de acción de cada momento. Así, si en 1535 una Real Cédula de 14 de agosto establecía unas nuevas ordenanzas para guarnecer las naos con artillería, armas y pertrechos, y daba normas para la marinería y artilleros, continuada por otra similar, en 1543, en que arreciarán los ataques corsarios, el 9 de agosto de ese año las anteriores medidas se reforzaron con unas nuevas ordenanzas [45] en las que se prescribía que no saliesen de Sevilla naves

> sino de 100 toneladas, y con flota de 10 por lo menos y dos flotas cada año, una por marzo y otra por septiembre, con cada flota una nao armada a costa de averías que acompañará a las naos hasta donde pudiere y se hubiera de apartar y que habiéndolas dejado todas en sus parajes, se fuese a La Habana y se anduviese recorriendo aquellos cabos y limitándolos de corsarios y aguardarse allí, en el puerto, tres meses y pasados, saliese con las naos que se le hubiesen juntado. Que las naos de Santo Domingo viniesen en flota, nombrándose allí Capitán y Capitana y que ésta trujexe menos carga y veinte hombres más que los ordinarios, a costa de averías, y que viniendo tocase en las Azores para tomar lengua [46].

Dicha ordenanza implantaba, en la práctica, el sistema de convoyes, que otra Real Cédula de 16 de julio de 1561 ampliaría y mejoraría, aunque debamos añadir que la de 1534 la había motivado el temor que suscitaba el recrudecimiento de la piratería, coincidiendo con la apertura de un nuevo conflicto con Francia.

[45] Real Cédula de 23 de octubre.
[46] R.A.H. Rtro. Consejo de Indias, folio 71.

La guerra menor contra España como negocio de Estado

En el frente atlántico, aunque en 1523 Jean Verrazzano, florentino al servicio de Francisco I de Francia y con gran experiencia como navegante, es figura destacada en su lucha contra el tráfico español oceánico, los dos principales personajes que dominarán dicha década serán Fleury y Jean Ango, convirtiéndose en peligrosos aventureros, bien que el segundo prolongue su acción hasta los años cuarenta.

En cuanto a Ango, en un intento de repetir sus anteriores éxitos, el 3 de octubre de 1525, embarcado en la nave *Léon*, se lanzó al océano, siendo su primera víctima una carraca artillada, que haciendo agua fue conducida a la bahía de Noirmoutiers, en Bretaña, donde fue varada y ofrecida al pillaje de la población de la costa.

Posteriormente, el 6 de febrero de 1526, con las naves *La Salamandre, Le Sacre, Le Dragon* y *La Barque du Roy*, dio caza a dos naves españolas, *Corpus Cristi* y *La Magdalena*, afectadas a la derrota San Sebastián-Flandes, en tanto que en mayo de 1530 capturaría un navío de 60 toneladas procedente de las Antillas, con mercancía valorada en 250.000 ducados, y el 11 de diciembre de 1536, con los buques *Le Sacre, Emerillon* y *L'Alouette*, se apoderaría de dos pataches y una zabra, cuando se dirigían de Pasajes a Amberes, vendiendo su botín en Rouen al orfebre Lauren Poulain, acciones consideradas como legítimas, al ampararse en el estado de guerra que existía entre ambos reinos [47].

En cuanto a Fleury, su gloria se eclipsaría en 1527 cuando, en aguas gallegas, tomó la desafortunada decisión de dispersar sus barcos, encontrándose aislado frente a seis naves vizcaínas a la altura del Cabo Finisterre, hundiéndose su buque y siendo apresado junto con 130 de sus compañeros, entre ellos nombres ilustres del país vecino como Monsieur de La Salle, Silvestre Billes o Gilles; Monsieur de Mezières de la Tourena; Michael de Lando, lombardo nacido en Venecia; Lane Vipart, señor de Drumore, etc. Conducidos a Cádiz, fueron entregados al licenciado Giles, juez residente en ese puerto, con el fin de juzgarlos, en tanto que se confería a su vencedor, Martín de Irízar, ejecutoria

[47] P. Gosselin, *Documents authentiques et inédites pour servir a l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI et XVII siècles*, Rouen, 1876.

y escudo de armas, tres flores de lis en campo azul, color de la bandera que flameaba en la nave del corsario [48].

El posterior destino de los prisioneros se encuentra rodeado de un halo de misterio, siendo la más probable la versión que ofrece el citado Giles. En su opinión, el Alguacil Mayor de Cádiz, Bartolomé de Álamo, había partido con un cierto número de prisioneros con dirección a la Corte, decisión que tomó sin que nadie se la hubiera impuesto. Temiendo por la vida de los apresados, el Emperador ordenó a Giles saliese en busca de la comitiva y la obligase a regresar a Cádiz, alcanzándola en Colmenar de Arenas, cuando, según el informador, el Alguacil había ya ejecutado a Fleury, a Monsieur de La Salle, a Michael de Lando y a Monsieur de Mezières, remitiendo el resto a Cartagena, para servir de por vida en las galeras del Mediterráneo [49]. Otras versiones, basadas en supuestas cartas del Emperador, atestiguan el interés que existía por juzgar al corsario, pues en ellos aparecen los repetidos consejos, no exentos de amenaza, que recibió el Corregidor de Colmenar de Arenas, donde los prisioneros permanecieron algunos días, en el caso de que escaparan, siendo curioso señalar que los portugueses, que tampoco olvidaban las depredaciones de Fleury, ofrecieran a Carlos I 10.000 escudos por su persona, temiendo que el Monarca español fuese benévolo y terminara por liberarlo.

Tanto en este caso como en otros apresamientos, los corsarios franceses, en un intento de contar con un apoyo jurídico, pretendían amparar sus acciones en un Edicto de julio de 1517, basado en el código marítimo *Le guidon de la mer*, capítulo XI, relativo a las «presas que hacen los navíos», en el que aparecían instrucciones sobre el corso marítimo y destino de las presas, código que, aunque redactado en el siglo anterior, continuaba vigente en 1527.

El tratado franco-español de Cambrai, firmado el 5 de agosto de 1529, puso fin, de momento, a esa guerra sucia y solapada, al contener una de sus cláusulas el compromiso de liberar en ambos bandos todos los forzados en galeras. Esa decisión la cumplimentó España con desagrado y, por ello, a medias, puesto que en junio de 1531 recibió el

[48] Carta de Carlos I al licenciado Herrera de 11 de octubre de 1527, fechada en Burgos; B.M.N. Col. Vargas Ponce, 15.

[49] Consultar sobre la detención: Cartas al Rey de 21 de octubre y 21 y 27 noviembre de 1527. A.G.S. Estado, leg. 13, 345-346.

Emperador una serie de reclamaciones, en las que se le acusaba de incumplir lo pactado y que alcanzaban a un buen número de súbditos franceses. Como el tiempo confirmaría, esas reclamaciones tenían un gran fondo de razón, pues cuando años después, el 25 de julio de 1535, se conquistó Túnez, fueron liberados galeotes franceses, hechos prisioneros por los berberiscos en naves españolas capturadas, y ello con posterioridad a la firma del citado tratado.

Como se advertirá, con Fleury habían sido hechos prisioneros relevantes personajes de la aristocracia y vida social francesa, lo que no podía extrañar, puesto que desde hacía muchos años era una práctica usual tanto la intervención personal de ese tipo de personajes en actividades corsarias, como actuando de protectores o invirtiendo grandes sumas en esa clase de empresas.

Puede citarse el caso del ciudadano genovés Gaspar Centurión, quien en 1522, mandando el navío *San Antonio* en viaje a las Indias, fue abordado por un buque francés y conminado a rendirse en nombre del Almirante Gullon le Roy, Señor de Chillon, siendo conducido al puerto de El Havre, confiscándose la carga y permaneciendo allí detenido hasta el 27 de marzo de 1523. Es lo que originó una serie de apelaciones del citado Centurión, fechadas el 27 de marzo, 22 de mayo y 10 de junio de aquel mismo año, ante la Corte de Rouen, que dictaminó sorprendentemente, el 14 de febrero de 1526, que el Señor de Chillou practicaba la piratería con dos buques armados «para hacer la caza de los enemigos del Rey, pero en realidad, para asaltar los navíos extranjeros que encontraba», siendo condenado a pagar a Centurión 8.000 libras por daños y 7.813 por la carga, lo que no supuso ningún contratiempo para él, nominalmente procesado, puesto que sus buques, en unas nuevas singladuras en las costas brasileñas y de la isla de Trinidad, habían logrado apoderarse de sumas mucho más altas.

Otras pruebas de la participación de elementos oficiales franceses en ese tipo de guerra, o más bien negocio, nos la ofrecen los dos siguientes ejemplos:

— La solapada intervención de Margarita, hermana del Rey Francisco I, quien no solamente consiguió patentes de corso para Jean Ango [50], sino que asociada con Jacques Doublet, Guillaume Herviens y

[50] Carta de Margarita de 10 de junio de 1530 al Canciller de Francia Antoine de Prat, arzobispo de Sens. Inventaire des Archives de Seine Inférieure, G. 517-913.

Thomas Gueroult, armadores de Dieppe, entregó a Ango la nave *Rose* con la finalidad de atacar navíos españoles y portugueses en la zona del Canal de la Mancha y Golfo de Vizcaya.

Ante la ausencia del embajador español en París, Gaspar Palha, un agente a su servicio confirmó a Madrid los preparativos y las presas que hasta allí había efectuado Ango, entre otras, una «carabela con naranja y una urna con mercancía diversa», afirmando en su comunicación que «se me dice que se armó una flota de 16 navíos, para ir a las islas Canarias y Madera», lo que originó una intervención diplomática ante Monsieur Navarre, Almirante de Bretaña, del que se sabía, a su vez, que en unión de un tal Chautebriand armaba cuatro navíos para ponerlos bajo el mando de otro conocido corsario llamado La Motte, quien se proponía atacar el tráfico español en la derrota Flandes-Península Ibérica [51].

—Un segundo ejemplo nos lo ofrece el asimismo Almirante de Francia Philippe Chabot, quien se atrevió a exigir daños y perjuicios al Rey de Portugal por la incautación del navío *Marie*, matriculado en Dieppe y propiedad de Guilbert Morel, a su vez asociado con Jean Ango.

Como se probó en acta levantada el 27 de agosto de 1529, el nuevo *Marie* no era otro que el buque español *María*, apresado por Ango, quien con el Vicealmirante de Francia Bourry y Charles Le Bec, sucesor de Chillou como gobernador del Havre, habían embargado la carga y vendido el buque a Guilbert Morel, con participación en el botín que consiguiera el barco rebautizado [52].

Finalmente, es preciso advertir que el citado Almirante Chabot no sólo permitía que Ango se quedase con 250.000 ducados, producto de sus rapiñas, en detrimento de sus compañeros y de las cuentas sucias manejadas por las autoridades portuarias de La Rochela, El Havre y Dieppe, sino que evitó que el marchante de Rouen Pierre Proun fuese encarcelado por traficar con presas que aquéllos habían obtenido.

Aunque estos ejemplos pueden extrañar, la realidad era que el corso tenía sus leyes, viéndose legalizado por Patentes, Salvoconductos y Cartas de Represalia, simples fórmulas de encubrimiento, y aunque esa

[51] Archivo Torre de Pombo, Lisboa, *Corpus cronica Joan II*, I, ms. 46, dc. 84.
[52] M. de Frenville, *Ibidem*, II, 23-29.

situación siempre se dio, pues fue inseparable de la actividad comercial marítima en el siglo siglo XVI, el corso degeneró al convertirse en una forma naval ilícita que practicaban todas las potencias europeas con una doble finalidad: obtener ingresos y, de paso, combatir al adversario, es decir, en nuestro caso, la prepotencia española.

Ese enrarecido clima originó una negociación entre Juan II de Portugal, el emperador Carlos I y Francisco I de Francia, iniciando las conversaciones Antonio de Ataide, enviado especial del rey de Portugal e Intendente del Tesoro, quien, a su vez, ostentaba la representación del monarca español. Se intentaba que el rey francés retirase las patentes de corso que había otorgado a Ango, «dadas las infracciones que aquél comete a la paz establecida» [53].

Por su parte, Carlos I, con la fuerza que le daba su poder político y militar, intervino para lograr las satisfacciones que inútilmente reclamaba el rey portugués, quien, por ello, buscaba el apoyo del Emperador, aunque, realmente, siempre trató de ocultar a éste la marcha de las negociaciones que mantenía directamente con París.

Ante las dificultades que encontraba Juan II en alcanzar lo que pretendía, decidió, por consejo de Jaime de Braganza, enviar a Antonio Ataide a la Corte española «para iniciarle —al Emperador— en todo lo que pasa y hablarle en mi mombre sobre lo que conviene hacer. Confiándoos al Emperador y haciendo de mi principal embajador y negociador, debes obrar sin pérdida de tiempo para que el asunto llegue a buen fin», esto es, que Carlos I pagase a Francia la suma que Francisco I solicitaba para cesar en tales actividades [54].

No se tiene constancia del resultado de aquellas negociaciones, pero sí de que el Emperador, de forma tajante, hizo saber a Francisco I la urgente necesidad de que sus corsarios cesasen en su actividad, si quería evitar represalias y una guerra abierta, induciéndole a que revocase las patentes difundidas, pues «desde el comienzo del siglo han capturado más de 150 navíos portugueses y 60 españoles, lo que representa unos beneficios de 1.660.000 francos», cifra quizá algo baja, pues

[53] Las cartas de Juan II han sido publicadas por Fernando Palha bajo el título *A carta do Marca do Joao Ango*, Lisboa. Traducido por Boletín Sociedad Normanda de Geografía, XII, 1889; Archivo de la Torre de Pombo, I, ms. 46, dc. 83.

[54] Carta de 22 de abril de 1531. F. Palha, *Ibidem*, 52 y 68.

no contabilizaba los perjuicios causados a los tesoros públicos de España y Portugal [55].

Para presionar más, Carlos I envió, en 1531, a París al plenipotenciario Courberan, capitán de alemanes, quien se desplazó desde Gante con instrucciones concretas y cartas para la reina Leonor, hermana del Emperador, quien al enviudar de Manuel, rey de Portugal, se había convertido en la esposa del monarca francés, así como para el Príncipe de Montmorency y para el embajador español Francisco Bonvalot, lo que demostraba la importancia que Carlos I concedía a tal estado de cosas.

Francisco I, ambiguo como era habitual en él, aprovechó la buena voluntad que manifestaba el Emperador para solicitar la liberación de los compañeros de Fleury, forzados en galeras, lo que dio lugar, como ya vimos, a que Carlos I, por Real Cédula de 30 de junio de 1531, cumpliese dicha demanda, aunque la orden sólo fue cumplida en parte.

Pese al gesto del Emperador, Ango no perdió su patente de corso, pudiendo neutralizarse sus proyectos mediante la entrega al corsario de 22.000 ducados [56].

Mientras se efectuaban esas negociaciones, varios sucesos enturbiaron el ambiente, pues apenas llegó Courberan a París el portugués Alfonso de Souza, llamado Almirante del Brasil, había capturado dos buques franceses cargados de madera fina, acción que Juan II trató de ocultar y que motivó que, por su parte, Ango no quedase inactivo y se moviese por la corte en demanda de «manos libres», hecho que se conoció en Lisboa y Madrid.

Pero un nuevo acontecimiento vino a modificar las, de por sí, difíciles conversaciones. Diez buques franceses, burlando la vigilancia que agentes españoles ejercían en los puertos normandos y de Bretaña, se hicieron a la mar, situándose en las islas Azores «con el fin evidente de atacar a los navíos de la Carrera de Indias, porque no hay otra cosa que hacer en esos parages» [57].

[55] Cardenal Granvela, *Papeles de Estado,* I, pp. 540-543.
[56] E. Gueniz, *Ango et ses pilotes*, París, 1901, p. 102.
[57] M. Claude Guibert, *Mémoires pour servir à l'histoire de Dieppe*, I, p. 240.

Al no existir en esta fecha ninguna armada española en las proximidades de aquel archipiélago, se ordenó a Antonio de Miranda, que mandaba la denominada flotilla de vigilancia de las Azores, que saliese al encuentro de los buques franceses, al tiempo que los embajadores de España y Portugal, en París, eran prevenidos y conminados a proseguir las conversaciones con Francisco I sobre la suma que éste deseaba alcanzar para anular las patentes de corso que había otorgado, debiéndole ocultar que se conocía aquella presencia francesa en el Atlántico.

Dichos embajadores, asombrados por las contradictorias órdenes que recibían, decidieron comprar a Ango sus patentes de corso, sirviéndoles de intermediario el ya citado Almirante de Francia, Philippe Chabot, encargado de los asuntos navales del vecino reino y hombre venal, quien maniobró con astucia, puesto que después de recibir 10.000 escudos del embajador portugués y 15.000 del español, más 16.000 francos y una tapicería valorada en 10.000 escudos que debía entregar a Ango, se apropió de todo y lo incluyó en su patrimonio.

Esa inicua acción es la que movió a Ango a firmar un acuerdo en Fontenebleau con el embajador portugués, en presencia del español, en el que imponía la entrega de 60.000 ducados a cambio de renunciar a su patente y atacar, en el futuro, a buques portugueses y españoles, acuerdo que recibió el beneplácito de Juan II y del Emperador, por estimar que así quedaba neutralizado un encarnizado adversario [58].

Claro es que esa medida no iba a evitar la amenaza que representaban otros corsarios franceses menores, lo que conduciría, en 1541, a enviar a Diego de Fuenmayor como embajador extraordinario ante Francisco I, con el fin de reiterar a ése la retirada de las patentes de corso en vigor y que indemnizase por las presas hasta allí efectuadas.

Aquella neutralización de Jean Ango quedaría rota en 1543, pues, según argumentó, le habían indignado las devastaciones que cometían los flamencos, súbditos de España, en tierra francesa, como consecuencia de haberse vuelto a encender las hostilidades entre España y Francia, tomando la decisión, sin permiso real, de armar cinco navíos y hacerse a la mar, donde le iba a acompañar la fortuna, al encontrar en

[58] Carta de 15 de agosto de 1533 y Acta de los notarios de Rouen de 20 de febrero de 1532. M. Claude Guibert, *Ibidem,* I, p. 261.

el Canal de la Mancha a nueve buques flamencos, capturando a la nave capitana *Le petit Coc d'Anvers*, de 120 toneladas, y a otros dos navíos españoles que condujo a Dieppe, donde confiscó la carga y las unidades con el beneplácito real, al aprobar Francisco I, el 14 de junio de aquel año, la legalidad de las presas.

Por otro lado, en ese mismo año de 1543 y al amparo del estado de guerra con España, el francés Roberto Baal se internó en el Caribe y atacó, el 24 de julio, Cartagena de Indias con cuatro naos y un patache, aprovechando que «estaba la mar sosegado con una bonanza tal, que el patax y las cuatro barcas sin ser sentidas hecharon quatro cientos y cinquenta hombres de guerra en tierra, con tres vanderas», obteniendo 35.000 pesos de oro y plata sí como 2.500 pesos recién acuñados «en oro por las cajas reales» [59].

En vista de los éxitos alcanzados, Francisco I no dudó en volver a servirse de Ango y de otros corsarios. De ahí que se estableciese con aquél una especie de Capitulaciones, el 3 de febrero de 1544, en la que entre otras cosas, se decía:

> ...comme notre ame et feal conseiller et capitaine de nostre ville et chateau de Dieppe, Jehan Ango, seigneur de la Riviere, les navires et biens duquel sont en grand valleur et estimation ils sont par force depredes, pilles el enmenez et les navires necesaires noz et entre aultres tortz depredations, injures faictes a nostredict conseiller et capitaine dudict Dieppe par nostre frere, allie et confedere —el rey de Portugal— et par son autorite et avant obteni l'Espagne, aparu le navire «*Le Michel*» au lieu de Cap de Vert et pays de Guynee, du 80 tns., depredee ainsi grand quantite de magnignete et depuis alle prendre le reste et surcharge. Les dict navires et gallion sont chasse la vigile de la feste Saint Symon et Saint Jude par les carabelles et navires de nostredict frere allie et confedere equippez en guerre, qui autoient apres avoir tue aucuns mariniers nos subject pri le dict navire avec le dict gallyon... avons nostredict conseiller Jehan Ango permis et octroye prend et arrester ou fase prendre et arrester par main force et puysance d'armes les personnes biens navires et marchandises tant de ceux qui l'auront deprede qui de tous aultres subjetz de nostre dict frere,

[59] Carta del Cabildo al Rey de 4 de abril, A.G.I. Santa Fe, leg. 62; Carta de Cristóbal de Touille de 15 de marzo de 1544, A.G.I. Santa Fe, leg. 72.

allie et confedere le Roy de Portugal et aussi les navires espagnols que l'appuient... [60].

Como se apreciará, el monarca francés se amparaba en los ataques de los portugueses a varios navíos franceses, en aguas de Cabo Verde y Guinea, como *Le Michel*, de 80 toneladas, *L'Alouette*, de 300 toneladas, y *La Musette*, galeón de 70 toneladas, para justificar futuras represalias.

Ante la nueva situación, el 28 de julio de 1544 Juan II escribió al Arzobispo de Tánger y su embajador en París, Gonzalo Piñero, y al Monarca español para anunciarles que estaba «muy alarmado por lo que sus súbditos habían sufrido en el pasado». Lo que ahora temía era que Ango hiciese uso de las nuevas facultades que se le habían conferido y olvidase lo pactado y recibido de los reyes peninsulares. Por otro lado, Juan II dispuso que Francisco Álvarez de Cabral se entrevistase con Ango y con Francisco I, del que logró escuchar la promesa de que revocaría las nuevas patentes de corso en un plazo de seis meses, eso sí, a cambio de que Portugal comprase productos franceses, palabras que no tuvieron cumplimiento y menos que lograran alcanzar un acuerdo.

En el fondo del problema radicaba la negativa de Francisco I a reconocer, a portugueses y españoles, el monopolio que ejercían en el Atlántico y que les había otorgado la bula papal *Inter Coetera* y, menos aún, el que ejercían los unos en la explotación de los territorios del Nuevo Mundo y los otros en Guinea, Brasil e islas atlánticas; por lo que estimaba que tanto Ango como el resto de los corsarios tenían derecho a reivindicar la libertad de los mares y del comercio marítimo con aquellas tierras, así como a implantarse en aquellos lugares donde portugueses o españoles todavía no habían hecho acto de presencia o no disponían de asentamientos, poblaciones y almacenes.

A partir de 1544, la guerra de Francia con Inglaterra iba a apartar a Ango del Atlántico, terminando su buena estrella con la muerte de Francisco I, en 1577, y el advenimiento de Enrique II, quien no accedería a sus pretensiones, quizá para evitar la entrega al corsario de 40

[60] Cartas Reales. Parlamento de Provence, serie 13. Estancelin, *Recherches pour les voyages et découvertes des navigateurs normands*, París, 1832.

millones de francos que reclamaba al Estado por sus dilatados servicios a Francia.

Sin duda alguna, la acción corsaria francesa se cebó principalmente en el tráfico e intereses portugueses, lo que nos benefició indirectamente, siendo lógico, también, que Portugal se defendiese dando caza a los buques galos, existiendo innumerables documentos relativos a esa guerra sorda y no declarada [61].

No obstante, esa guerra limitada en la mar que sostuvieron, principalmente, franceses y portugueses no evitó la constante presión de aquéllos sobre nuestras provincias peninsulares, insulares y territorios ultramarinos, como tampoco sobre el tráfico de la Carrera de Indias y con Flandes, mientras que por el contrario quedó, en realidad, prácticamente paralizada en el Mediterráneo.

Pese a la desaparición de Fleury y a la neutralización de Ango, una pléyade de corsarios menores, nacidos a la sombra de aquéllos, hicieron campo de sus operaciones el área americana, llevadas a cabo de forma intermitente y, por supuesto, sin coordinación.

Hasta 1535, esos corsarios menores no representaron peligro alguno, por lo que, en general, no intentaron plantear un encuentro ni atacar establecimientos en tierra, quizá por adolecer de información de los mares que recorrían. Así, mientras Sebastián Caboto nos recuerda el avistamiento, en 1526, de navíos franceses en la bahía de Todos los Santos, en Brasil, sin haber tenido problemas, Francisco Sánchez, en diciembre de 1531, afirmaba «haber tenido en la isla de La Palma nueva de que en la Gran Canaria había naos francesas que cargaban bastimentos», de haberse cruzado con naves de idéntica nacionalidad en la isla Santiago de Cabo Verde y que en Puerto Rico habían avistado una nave corsaria «que había tomado una nao y una carabela con perlas en Cabo de la Vela, pero sin acercarse a él» [62].

Sin embargo, hay que advertir que, en 1536, los metales preciosos americanos no fluían todavía hacia España de una forma regular. Será

[61] Archivo Marítimo de Rouen, A-13-135; A-14 y C-57; Biblioteca Nacional Cod. 21-181; Archivo Municipal Rouen A-13; Archivo Torre de Pombo, Corpo Cronológico, I, docs. 13, 27, 29, 36, 41, 43, 45, 46, 47, 49, 80, etc.

[62] Relación que abarca desde el 24 de agosto de 1531, en que salió de Sanlúcar para el Marañon, hasta su arribada a Puerto Rico por mal tiempo y regreso a Sanlúcar el 19 de enero de 1532.

a partir de aquel año cuando comience a inquietar la seguridad de los envíos, razón de que se estimase la necesidad de preservarlos ante lo que pudiera deparar el porvenir.

Esas inquietudes se revelan en multitud de documentos, entre otros, y con motivo del paso por Santo Domingo, en 1537, de la flota de Blasco Núñez Vela, en la carta que Diego Caballero, vecino de aquella ciudad, elevó al rey el 20 de diciembre exponiéndole sus preocupaciones sobre «la guarda y seguridad de aquellos mares» sugiriéndole se dispusiese en La Española de «tres carabelas emplomadas y bien artilladas y cuatro naos gruesas para la conserva de las que fueren y volviesen con la mercancía».

En idéntico sentido se puede interpretar la llegada de cuatro navíos que constituían parte de una armada de doce naos y dos carabelas que el rey había mandado aparejar en Sevilla y de las que Francisco Tello, tesorero de la Casa de la Contratación y Juez diputado de la Armada de la Guarda de la Costa de Indias, había informado al Monarca, en carta del 13 de febrero de 1537, que se disponía enviar a Ultramar. Otra muestra de esa inquietud nos lo da el informe fechado el 16 de julio de 1543 en Santa Margarita, en el que se anunciaba que cinco buques franceses y un patache con 800 hombres habían quemado el pueblo de Cubagua, pues

> si hubiera armada no se atreverían, pero con saber que todo está tan desarmado y salen a su salvo con ricas presas, cualquier corsario se atreve [63].

Esa falta de flotas de vigilancia en las Indias quizá pudiera responder al hecho de una disminución del tráfico que se observa entre 1532 y 1534 y entre 1536 y 1537, año que, con 42 naves salidas y 28 llegadas, señala el punto más bajo de la actividad oceánica, en un período de 20 años, esto es, entre 1525 y 1545, si se exceptúa 1528 con 17 llegadas, bien que ese declive fue coyuntural y momentáneo, pues, inmediatamente, volvería a ascender. Con respecto a 1536, año de menor actividad, sólo cruzaron el Atlántico dos flotas, la de Francisco Tello, que se hizo a la mar en julio de 1536, al mando de Diego López

[63] A.G.I. *Correspondencia de Indias*, legs. 5-10; R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIII, 97 v[to].

de Roelas, y otra que partió de Sevilla a finales de agosto, compuesta por tres navíos a las órdenes de Pedro Perea, a quien, por cierto, se le dieron instrucciones concretas el 29 de agosto para su navegación antes y después de unirse a la flota de Diego López.

Por otra parte, hay que admitir que en esos años existía una clara psicosis sobre la presencia de corsarios por todos los territorios de la Monarquía, pues tampoco faltan informes sobre pretendidos avistamientos.

Así se desprende, cuando el Teniente Corregidor de Cádiz comunica al Consejo de Indias que ciertos vizcaínos le han informado que cuatro naos francesas les habían tomado dos buques, a la altura de Cabo de San Vicente, «naos pertenecientes a una enorme flota de 38 buques artillados y con determinación de tomar lo que venga de las Indias», y que, ya rendidos, los franceses les decían «daca el oro» y que a «algunos cortaron las narices y a otros les dieron de puñaladas después de rendidos, por lo cual están curándose en el hospital de la Misericordia de Cádiz, a cuyo puerto llegaron en una carabela latina cuando los echaron los franceses» [64]. Ese informe llama la atención, pues queda la duda de si los cuatro buques franceses realmente se habían destacado de los 38 y, en tal caso, cómo los vizcaínos pudieron asegurar su número exacto, pues de su relato se deduce que solamente tropezaron con cuatro.

Pero dicha psicosis no solamente alcanzaba a los navegantes, sino a los moradores de las costas de la Monarquía e, incluso, a los funcionarios del Estado. El aviso emitido el 17 de diciembre de 1541 por el embajador español en París, relativo a los «armamentos navales que en Francia se hacen a costa del que dicen ser Rey de Navarra, del almiralle de Francia, del Cardenal Turnon y de Madame de Tempes para ir, pasando febrero, a una navegación que se presume sea a robar a los vasallos de V. M., que vienen de las Indias», además de no confirmarse adolecía de no especificar en qué consistían tales armamentos y el número de navíos que se habían observado.

El mismo embajador, en una nueva misiva, fechada en París en aquel mismo mes de diciembre, en la que informaba de «la salida de Saint-Malo de Jaques Cartier y está ya en tierras nuevas de Portugal

[64] E.A.H. Col. Muñoz, LXXV, 54 v [to].

–sin duda se refería al Brasil– y ha parado en un puerto congelando sus movimientos, hasta el buen tiempo», para añadir que el Capitán Robertual debe partir en breve con ocho o nueve naos, para ir contra los habitantes de las Indias de V. M., no hizo otra cosa que dar pábulo a unos rumores infundados.

Como se apreciará, eran demasiadas afirmaciones y certezas para una época de práctica inexistencia de comunicaciones fiables con tierras muy lejanas y casi desconocidas, aunque existan otros comunicados de mayor confianza, por basarse en hechos más plausibles, como un informe de nuestro representante en Lisboa, en el que anunciaba la captura de doce navíos por los franceses en la costa lusitana «de quince días aca» y que continuaban frente a ella «tres armadas dellos andan cada una de 11 navios que unos diz que van a las Indias, otros a ponerse en las Azores»[65].

Aunque, sin duda, los embajadores disponían de una buena red de información, hay que acoger con suma reserva sus informes, pues todo parece indicar que se trataba muchas veces de rumores recogidos sin posterior confirmación, de ahí, quizá, el abultamiento y deformación de los datos. Ése podría ser el caso del valenciano Tirants, agente español en Francia, cuando en 1541 afirmaba que «en Crucique se arman dos naos, en Morlaes cuatro, en Dieppe catorce, todos ellos para el Brasil, Río de la Plata, y en Saint Malo, de orden del rey, trece muy bien aderezados a cargo de Jacques Cartier, a fin de poblar una tierra llamada Cande»[66], mensaje con cifras tan concretas que su análisis produce sospechas.

Algo similar sucedía con los avisos que emitía la propia Casa de la Contratación, basados en relatos de sus propios factores o de pilotos y capitanes que arribaban a Sevilla, aunque dos de estos últimos deban disfrutar de una mayor fiabilidad. Fue así como el 1 de febrero de 1542 difundía un informe de los pilotos de la nave *Esperanza*, que daban cuenta de la captura, por corsarios franceses, del buque de Bernardino de Fuentes que venía de la India y que una carabela portuguesa, viniendo de Río de Oro, en Guinea, «trae la nueva de haber pasado por allí trece navíos franceses, bien armados los que robaron al Maestre

[65] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIII, 63.
[66] R.A.H. Col. Muñoz, LXXV, 15.

que navegaba en vuelta al Oeste, hará mes y medio y donde, ocho días, otros tres que preguntaron por los trece y siguieron la misma derrota», informe que sería posteriormente confirmado. Por el contrario, otro del 10 de abril de aquel mismo año, de su agente en Santo Domingo, en el que anunciaba haber «aportado a la isla de San Juan dos navíos y un patache corsario y haber tomado en San Germán cuatro carabelas», así como «haber dispuesto en cuatro días de dos naos gruesas y dos carabelas latinas, con 250 hombres, al mando de Ginés de Carrión, quien logró volver al cabo de cinco días con la capitana francesa, ahuyentándole a la otra y echando a fondo el patax, siendo los prisioneros portados cuarenta», unos meses después, el 20 de julio, sería desmentido [67].

No obstante, durante la década de los treinta y comienzo de los años cuarenta, las operaciones corsarias en las Indias pueden continuar calificándose de acciones menores y, en ese sentido, cabe inscribir entre otras: la nave corsaria que en 1536, ante Chagres, capturó una nao que iba a Santo Domingo «con caballos» pasando luego a La Habana, donde apresó otras tres de unas 200 toneladas; el saqueo, el 5 de junio de 1538, de San Germán, en Puerto Rico; el combate librado, el 5 de abril de 1538, por la nao de Diego Pérez «vecino de Sevilla y capitán y piloto della» con un corsario francés, al que obligó a huir, «con pérdida de ocho muertos»; el apresamiento de la nave de Tomé Cano, en 1540, «cargada de cueros, azúcar y cañafistola», por un navío inglés que se «fue con la presa a Cabo Tiburón, donde dio el través por hacer mucha agua», llevando el cargamento a Inglaterra; la nave francesa con «35 hombres y robado allí una carabela, echando luego a fondo un navío en la isla de la Mona, saltando a tierra, robando lo que hallaron y tomando cuatro indios y de allí fueron a Cabo Vela y en el Portete robaron una carabela que traía de 7 a 8.000 ducados de perlas», o, finalmente, el apresamiento en 1542 de algunas naos, entre ellas, las que venían de Tierra Firme y tres de Santo Domingo, «en valor de 50.000 ducados, 30.000 en azúcares y otros géneros y 20.000 en oro y plata, atreviéndose a llegar hasta una legua del mismo Cádiz», etc., actividades que, a pesar de todo, eran aún simbólicas y esporádicas, por lo que

[67] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIII, 63 y 96 v[to].

no se debe afirmar que se había iniciado el ataque sistemático contra nuestro tráfico y territorios ultramarinos [68].

En relación con esos piratas menores se debe señalar que además de disponer de patentes de corso, en numerosas ocasiones se trataba de meros agentes o intermediarios de los gremios y puertos franceses atlánticos. Entre tantas pruebas como existen, citaremos la que nos ofrece el armador Martín Delahaye, natural de Treport, en Bretaña, quien con Jean Veulles, capitán de buque, apresó, el 10 de enero de 1543, la zabra española *Buena Ventura*, en viaje de Bermeo a Amberes, conduciéndola a Port-Blans, donde vendieron la carga, siendo condenados el 19 de febrero por un Tribunal de Rouen, al estimar que la mercancía correspondía a la ciudad, según acta que habían suscrito el 11 de diciembre de 1536 [69].

Con respecto a los ingleses, aunque navegan algunos, habrá que esperar a la segunda mitad del siglo XVI para que el corso británico se convierta en la principal amenaza sobre nuestro tráfico oceánico. Como iniciador de esa presencia en aguas del Caribe, puede citarse la llegada, el 26 de noviembre de 1527, de un velero inglés de tres palos, que, según nos relata Ginés Navarro, maestre de carabelas, había salido al descubrimiento de la tierra del Gran Khan por la mar del Norte y no pudiendo continuar su travesía por los hielos «arribó a la isla de la Mona, yendo en demanda de La Española» [70].

También hay quien afirma que el ataque contra nuestro tráfico oceánico lo iniciaron los portugueses antes que los franceses, en las primeras décadas del siglo XVI. Aunque sea una realidad, sus objetivos y motivaciones fueron totalmente diferentes, ya que respondían a conocer el adelanto náutico de los españoles. Sirva como ejemplo de dicha afirmación el relato de Ginés de Mafra, piloto de la nave *Trinidad* de la expedición de Magallanes, quien el 2 de agosto de 1527 declaró en Valladolid su apresamiento por dos navíos portugueses que le ha-

[68] Carta de Gonzalo de Guzmán al Rey, desde Puerto Santiago, de 20 de julio de 1538; Carta de la Audiencia de Santo Domingo de la isla La Española, de 17 de agosto de 1543; R.A.H. Col. Muñoz, LXXXII, 41, 149, 213.

[69] Gosselin, IV, 125. Ver bibliografía.

[70] F. A. Kirkpatrick, «The first recorded english voyage to do West Indies», en *English Historical Review*, vol. XX, 1905, p. 105.

bían conducido a Lisboa «tomando libros o derroteros entre ellos dos, que ha hecho su piloto Andrés de San Martín a S. M.» [71].

Armadas insuficientes y su incidencia en Ultramar

A pesar de su espectacularidad, el incremento de esa guerra menor, limitada en la mar, no se vio correspondida por medidas enérgicas de nuestra política y estrategia naval para neutralizarla, cuando el lograrlo todavía hubiera sido posible y hasta fácil. Únicamente se asiste a la emisión de instrucciones descoordinadas cuya inoperancia, como era lógico, se demostraría con el paso de los años por ser disposiciones tomadas aisladamente en función del momento, sin verse acompañadas de otras complementarias y aplicadas con perseverancia y permanencia en el espacio y en el tiempo.

Una de esas medidas se tradujo en la firma, en 1540, de un Asiento de dos años de vigencia con Álvaro de Bazán «El Viejo», Capitán General de la Mar Océano, para que armase dos galeazas, un galeón y chalupas con las que guardar el mar de Poniente u océano Atlántico, área marítima que englobaba las aguas comprendidas entre el Estrecho de Gibraltar y el Golfo de Vizcaya, hasta Fuenterrabía, fuerza en la que iban a figurar la galeaza *Santa María*, de 800 toneladas, la galeaza *Santa María Magdalena*, de 1.200 toneladas, los galeones *San Pedro*, de 600 toneladas, *San Pablo*, de 700 toneladas, y cuatro chalupas «para el aviso», con la misión de patrullar en esas aguas y en las cercanías de las Azores «cuantas veces se le mande traer navío que vinieran de las Indias y en otros mares fuera de dicho mar de Poniente, excepto en las Indias e islas dellas», regulándose, de paso, sus derechos sobre las presas que hiciere [72].

Sin embargo, dos problemas suscitaba dicho asiento. Por un lado, el desarrollo de los acontecimientos obligaría a retirar en numerosas ocasiones esos buques, para atender otros más acuciantes compromisos en otros teatros marítimos, lo que, en tales casos, obligaría a tomar medidas de emergencia, pero sin decidir la forma de rellenar el posible

[71] Costa Quintella, *Annaes da marinha portugueza*, Lisboa, 1839-40, I, pp. 430 y ss.
[72] B.M.N. Col. Sanz de Barutell, V, n.os 26, 89 y ss.

vacío dejado. Por otro lado, las reticencias y hasta oposición que encontró la redacción del citado Asiento entre los funcionarios de la Casa de la Contratación, al estimar que las atribuciones que se ofrecían a Álvaro de Bazán interferían y chocaban con las suyas, pues, sin duda, su texto era demasiado ambiguo.

De ahí que el 27 de febrero de 1549 el Prior y los Cónsules de Sevilla ofrecieran al Emperador una serie de propuestas que estimaban faltaban y que debían añadirse a la capitulación hecha con Álvaro de Bazán «El Viejo» para armar «veinte galeazos para el teatro de las Indias», objetando que ofrecían «dar el parecer que S. M. les mandó, en viendo todos los capítulos que propone».

En opinión del Prior y Cónsules, las naos debían salir

> con la defensa y provisión que se requiere y vayan juntas en flota hasta donde se partan para los diversos puertos, especialmente a Nueva España, Tierra Firme y Santo Domingo y que sean tantas las naos, que partiéndose queden a lo menos cuatro capaces de seguir y volver solas a España.

Asimismo, recababan que se hiciera una nueva ordenanza «acerca del porte de los navíos, de la artillería que han de llevar, de la carga y de la gente» recomendando, además, que

> visítense con más rigor; que en cada división de la flota vaya una nao con más defensa y menos carga por capitana y castíguese rigurosamente la separación de la conserva sin admitir excusas ni pobranzas; provéase que en los puertos de las Indias no se detengan las naos como se hace por causas livianas, ni se las deje salir sin vituallas para ver si están para navegar seguramente; cuanto a la artillería y municiones téngase cosa por ello en esta ciudad y en ello toda la artillería que ha restado de la armada de averías [73].

Esas sugerencias fueron atendidas e incluidas en un nuevo Asiento tomado con Álvaro de Bazán «El Viejo» el 14 de febrero de 1550, para

[73] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXV, 127.

«la navegación a Indias y conducción de oro y plata del Perú, no sin antes haber dado su visto bueno los oficiales de Sevilla [74].

Sin embargo, un tercer elemento en discordia iba, asimismo, a intervenir: el Consejo de Indias, al elevar, el 13 de noviembre de aquel mismo año, un escrito al Monarca en el que exponían las razones que les había movido a ello, pues,

> pareciónos la capitulación en deservicio de V. M. y daño de los que naveguen en aquellos mares, por dar jurisdicción sobredellos a Bazán y sus tenientes, que son mercaderes y jueces a un tiempo.

Por otro lado, dicho Consejo estimaba que la misión de dicha armada no se ajustaba a lo que requería el tráfico y la vigilancia en el Atlántico y, además, que se le otorgaban demasiados beneficios

> siendo tan pocos navíos y no habiendo de grandes conservas ni seguir corsarios, por ser lo que se capituló contra los apuntamientos de V. M., contra el parecer de casi todos aquellos a quienes se pidió como Andrea Doria y Francisco Duarte, desde Génova, los oficiales de Sevilla, Hernán Pérez que allí estaba, Prior y Cónsules de la misma ciudad, Bernardino de Mendoza y los más deste Consejo. Serán los que han entendido en este negocio 20 ó 21 y solos cinco o seis fueron en que se capitulara.

Finalmente, acusaban a Álvaro de Bazán de no haber cumplido, por su parte, lo acordado, «pues debiendo tener metidos tres galeones de nueva invención tenía sólo dos». A ello añadían que dicho Asiento no se había trasladado al Consejo para que diese su parecer, y que la mayoría rechazaba su redacción, razón de no haberlo ratificado [75], decisión que molestó al Monarca, tal como lo expresó en carta remitida al citado Consejo el 11 de septiembre.

Como ya dijimos, la inoperancia y el reaccionar en función de la aparición de un acontecimiento imprevisto fue la tónica imperante en los años cercanos a la mitad del siglo, confirmando la extrema debilidad de los medios operativos puestos a disposición del despliegue na-

[74] CODOIN, L, 265. RAH. Real Cédula de 1 de enero, fechada en Valladolid.
[75] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXV, 323.

val en el océano Atlántico. Ejemplos de tal inoperancia e insuficiencia de medios no faltan: cuando se conoce en España, a finales de 1541, la existencia de una serie de navíos fondeados en La Habana, con el oro y la plata procedente de Panamá y Nueva España, pero que no se atreven a partir por falta de escolta, es entonces cuando se ordena la salida de Sevilla de cuatro navíos, uno de 200 toneladas, dos de 150 toneladas, y otro de 100 toneladas, para proteger esa flota retenida en el Caribe [76]; en 1542, si la flota que zarpa en agosto para las Indias se ve apoyada por la armada de Blasco Núñez de Vela en su navegación oceánica, esa protección termina en Nombre de Dios, puesto que el licenciado Maldonado, que se hizo allí cargo de los buques de la Carrera para conducirlos hasta San Juan de Ulúa, lo hará sin escolta alguna. Finalmente, cuando Fernández de Lugo, Adelantado de Canarias, decide, el 18 de diciembre de 1543, enviar a Santa Marta, en Colombia, tres bergantines para socorrer a esa ciudad, por no hallarse en las Indias navío alguno, lo hace muy tarde, al haber sido saqueada la ciudad meses antes, el 16 de julio.

Esa insuficiencia de unidades navales es continua en esos años, pues la flota que parte, en noviembre de 1543, únicamente cuenta con «una nao armada», aunque existan excepciones como los tres navíos con municiones, despachados por el Consulado de Sevilla en 1544, para armar dos buques en las Indias y, así, «que todos vinieran con el oro y plata y se nombró por capitán destas a Hernando Blas y de las otras que allí armasen». [77].

Por otro lado, esa penuria de efectivos en el Atlántico, que algunos pretenden justificar con el argumento de la necesidad que existía de aplicar nuestro poder naval en el Mediterráneo, es la que obligó a solicitar en 1544 al Rey de Portugal que su armada asegurase «las naos de las Indias, de las Azores a Sanlúcar como otras veces había él hecho», pues todo lo que contábamos en el océano se reducía a un galeón y cuatro carabelas que se mantenían en los accesos de San Vicente, dado que la única fuerza disponible, armada de García de Escalante, tenía por misión escoltar a la flota de Tierra Firme y Nueva España.

[76] Carta al Virrey Antonio de Mendoza de 16 de octubre, R.A.H. Registro Consejo de Indias, 62.

[77] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIII, 106 y 231; R.A.H. Registro Consejo de Indias, 63.

No puede, por ello, extrañar que el Atlántico y las tierras americanas se vieran cada vez más a merced de nuestros adversarios europeos, no faltando, cuando nos acercamos a la mitad del siglo, decenas de informes en tal sentido. El 25 de julio de 1543, Cartagena de Indias fue saqueada, llevándose sus depredadores 45.000 escudos de las arcas reales; en octubre de 1544, los ataques se concentraron sobre Puerto Rico, «robando y saqueando San Germán» por enésima vez; el 7 de abril de 1546, una simple chalupa entró secretamente en Santiago de Cuba y capturó sin obstáculos una carabela [78], etc.

Pero quizá lo más grave era que esa indefensión alcanzaba a las costas atlánticas peninsulares e islas Canarias, pues si a finales de 1543 tres navíos, «cargados de azúcar», se pierden en Gran Canaria, «permaneciendo impunemente fondeados ante la costa, puestos sus estandartes a Francia, haciendo mofa de los de dentro que tienen una torre con un solo tiro y desaparejado», en junio de 1544, «doce galeras, cuatro galeazas y tres naos francesas tomaron sobre Málaga una carabela del Duque de Medina que enviaba a Melilla con bastimentos» [79].

Ese desamparo e impunidad de que gozaban nuestros adversarios en nuestro propio litoral lo recogió la propia Casa de la Contratación, como lo demuestran tres informes emitidos en 1544. En el primero, del 1 de agosto, daba cuenta de «haber en los cabos tres galeones y dos naos francesas de armada y que han tomado dos o tres naos de mercaderes vizcaínos»; otro, de 11 de septiembre, mencionaba el avistamiento de seis o siete naos, asimismo, francesas «entre Cabo Finisterre y las islas Berlingas» y el último, de 8 de octubre, reconocía que en las proximidades del Cabo de Santa María «tres naos y dos fragatas francesas se han lombardeado con dos naves arragonesas que de Levante pasaban a Flandes y han vuelto huyendo a Cádiz» [80].

Era lógico y natural que ese libre campear por los mares de nuestros adversarios incidiese negativamente sobre el tráfico, no pudiendo extrañar que, a partir de 1545, aumentase el número de buques hundidos, pérdidas que se intensificarán entre 1549 y 1552 con 21 navíos desaparecidos, obligándonos a enviar las flotas concentradas y en unas

[78] Carta del licenciado Chaves de 31 de mayo, R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIV, 214 v.[to].

[79] 10 de junio de 1544, R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIII, 208 v[to].

[80] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIII, 208-210.

fechas determinadas, lo que afectaba a los aprovisionamientos, como lo reflejan las quejas que en 1545 elevó la Audiencia de Santo Domingo:

> de España ya apenas vienen navíos, sino de año en año, por donde la pipa de harina mala nos vende a 40 castellanos, la de vino a 50 y peor fuese sino por los socorros de Canarias a cuyos maestres aquí halagamos y en Sevilla maltratan [81].

Asimismo, esa situación incidía negativamente tanto en la moral de los españoles en América, lo que en ciertos casos conducía, como relata Lope de Varillos, a que los vecinos «hacen mejor acogimiento a luteranos franceses que a los que van a poblar y descubrir» [82], como al propio desarrollo de los asentamientos, tal como se le expuso al Rey, el 11 de septiembre de 1548, desde Santa Marta, «si no manda hacer fortaleza y poner artillería, se despoblará la ciudad», pues había sufrido en un solo año dos saqueos consecutivos, o como recoge la misiva del Corregidor Luis Pardo, quien, en noviembre, desde Río Hacha, daba cuenta del apresamiento de cinco navíos fondeados en el puerto, que «es tan grande mal que se atreva un ladroncillo francés con hombres a pasar a estas Indias sin ningún temor y cada día será más si V. M. no lo remedia», apelativos que siempre finalizaban con las mismas súplicas, el de reforzar el poder naval en aguas de Ultramar [83].

Pero además, dicha impunidad e indefensión era tácitamente reconocida por la propia Casa de la Contratación, que era tanto como decir por el propio Estado, al advertir, cuando se supo que el 5 de junio de 1548 habían salido de Dieppe ocho naos de armada a esperar las flotas de Indias, que

> si no se provee de armada no sólo peligran nuestras naos, sino también los puertos, especialmente, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios y La Habana, unos sin fortalezas y otros con fortaleza, tan floja como si no la tuvieran, por lo que suplicamos se nos permita echar

[81] 10 de febrero de 1545, R.A.H. Col. Muñoz, LXXXIV, 169.
[82] CODOIN, IV, 467.
[83] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXV, 61 v[to].

nueva avería para tener artillería y municiones prontas para semejantes casos,

culpando de tal estado de cosas a que en el desarrollo del tráfico «no había rigor en la observación de la ordenanza para que fuesen y viniesen juntas» [84].

Al entrar en la década de los años cincuenta, la organización de las flotas se ha perfeccionado y existen instrucciones más claras y precisas sobre la navegación, protección y formación de las flotas y armadas, sorprendiendo el número y exactitud de las informaciones que se basaban en la observación y experiencia de pilotos y navegantes, aunque, en realidad, esas instrucciones se difundieron de forma limitada, por temor a que pudieran caer en manos enemigas y que desapareciese el monopolio que se creía poseer en el conocimiento de las derrotas de las Indias, instrucciones constantemente renovadas, lo mismo que las cartas náuticas o de marear.

Varios hechos caracterizan esa década, por otro lado nada nuevos y de similares características a los que se daban en las décadas pasadas. Entre esos hechos, cabe anotar el aumento del tráfico y de la formación de armadas de vigilancia y protección; el incremento de las acciones corsarias en las que todavía predominarán los franceses; la inseguridad que sentían las poblaciones y autoridades de los territorios indianos y, por último, las pérdidas de navíos debidos a accidentes de mar, bien sea a causa de la climatología, o del escaso conocimiento de las costas por las que se veían obligados a navegar.

Con respecto al primer hecho, ese ir y venir por las rutas atlánticas queda reflejado en la exhaustiva documentación existente sobre el tráfico oceánico y que puede sintetizarse a las siguientes cifras, válidas para los años 1550 a 1559: 543 buques que salen de la Península para las Indias, con 504 llegadas y 97 naves perdidas, buques encuadrados en la flota anual a partir de 1553, en las dos flotas que zarpaban en enero y septiembre con destino a Tierra Firme y Nueva España. Asimismo debe añadirse que, en 1555, se organizó una tercera flota que debía dirigirse al Río de la Plata, al mando de Martín Orve, bien que, en lo sucesivo, esta agrupación no sea cíclicamente organizada, año,

[84] R.A.H. Registro Consejo de Indias, 63 v[to].

por otra parte, en que se formaron las llamadas «armadillas», la primera de las cuales condujo Gonzalo de Carbajal [85].

Se trata de unos años en los que el movimiento de buques es continuo y llama la atención lo acorde de los diferentes tráficos, como si respondieran a unos planes preestablecidos. De esas navegaciones citaremos algunas a modo de muestreo:

– En 1548 se armaron en Sevilla seis carabelas y un galeón, para formar una flota con destino a las Indias, a las órdenes del capitán de carabelas Diego López de Roelas, «con salario de 1.500 maravedises».

– El 23 de enero de 1549 zarpó de Santo Domingo una flota de cinco navíos de los que dos serán apresados por los corsarios, seguida de otra flota de doce navíos, con destino a Sevilla, en tanto que en el sentido inverso se asistirá a la salida de Diego López de las Roelas al frente de cuatro carabelas y dos naos, convoyando la flota de Tierra Firme, y la de Pedro, hermano de aquél, con otras dos carabelas y un galeón para mantenerse en patrulla en la costa caribeña. En noviembre se dirige una nueva armada a las Indias, compuesta por ocho navíos, teniendo por almirante a Hernando de Blas y por general a Sancho de Viedma, con el fin de convoyar hasta España a la flota de Tierra Firme, que regresaba con «el oro y plata que tenía recogido Gasca» [86].

– El 16 de mayo de 1550 entraron en Sevilla los seis navíos de la flota de Diego López, con salida, en junio, de la de Sancho de Viedma, para dirigirse a Nombre de Dios «a tomar el oro» [87].

– A comienzos de 1552 se aprestó una flota de 50 navíos «y púsose de avería uno y medio por ciento», con el fin de pertrecharla al tiempo que, en marzo, regresaba Cosme Rodríguez Farfan con el convoy de Nueva España. Seguiría, el 4 de julio, la armada de protección y vigilancia de las Azores, coincidiendo con la salida de Bartolomé Carreño, que conducía de Sevilla a Tierra Firme, Nueva España y Honduras otros convoyes «con gran cantidad de monedas». A esas salidas seguiría, en agosto, la de 20 navíos artillados a las órdenes de Cosme Rodríguez Farfan, incendiándose, en el golfo de Cádiz la capitana.

[85] Ver nota 31.
[86] R.A.H. Registro Consejo de Indias, 63 v.^{to} y 64.
[87] Real Cédula de 2 de mayo, fechada en Valladolid.

— En 1554 se verá alistar las armadas de Alonso Pexón o Pejón, para proteger desde las Azores a la flota de Indias, así como, también, las de Álvaro de Bazán, Juan de Mendiarechaga y Luis de Carbajal [88]. Más tarde, Pexón y Mendiarechaga recibieron la orden de acompañar al príncipe Felipe II en su viaje a Inglaterra, zarpando el primero, en marzo, desde Cádiz al frente de 41 navíos, uniéndosele a la altura de San Vicente siete naves de Juan de Zanoguera, al tiempo que otras nueve se alistaron en la bahía gaditana y cinco más en Málaga, con la finalidad de hacerse a la mar para proteger las costas de Santo Domingo [89].

— Por su parte, Juan Tello, que había regresado a Sevilla en julio de 1554, convoyando la flota de Tierra Firme y Nueva España, después de patrullar durante dos meses en las Azores, volvería a hacerse a la mar en agosto, reforzado por «cuatro naos gruesas y dos pataches, para correr a la costa y cabos y esperar las Flotas», ante el anuncio que llegaba de Ceuta de haberse avistado siete navíos franceses al mando de un capitán llamado «Pie de Palo».

— Esa presencia, así como la información enviada desde Francia por el agente Roan de la salida de ocho navíos con destino a San Vicente, fue lo que motivó la urgente súplica del Prior y Cónsules de Sevilla para que se armaran y se hicieran a la mar nuevas fuerzas de protección. Así fue como Mendiarechaga, recién llegado de Inglaterra, se hizo a la mar a finales de agosto de 1554, con las dos naos y dos pataches que debía haber enviado a Santo Domingo, agrupación que se vería incrementada con siete urcas en las que embarcaron 1.800 hombres, situándose el conjunto en las Azores. Al mismo tiempo, a Juan Tello de Guzmán, nombrado Capitán General de la Armada, se le ordenó partir de nuevo hacia las Azores, área en la que ya patrullaban las armadas de Álvaro de Bazán y Alonso Pexón, razón de que aquél suplicase al Rey que revocase la orden de «bajar la bandera» si encontraban a aquéllos.

— Posteriormente, en diciembre de 1554 se ordenó engrosar la armada de Álvaro de Bazán con otros dos galeones, cuatro navíos y dos

[88] Cartas de Francisco Duarte, factor de la Casa de Contratación, al Rey, fechadas el 21 de marzo, 6 de abril y 14 de septiembre de 1544.

[89] R.A.H. La constituían dos naos de 400 y 280 toneladas y dos pataches. Col. Muñoz, LXXXVIII, 96-162-166.

pataches con 1.000 hombres de guerra, «por andar por la costa corsarios franceses y su Capitán General Álvaro de Bazán aderezando en Laredo» [90].

— Por último, fue igualmente en 1554 cuando una Real Cédula de 31 de octubre estipuló que en lo sucesivo las dos flotas para las Indias zarparan en febrero y agosto y que cada una de ellas fuese acompañada por dos navíos y un patache de armada, como protección cercana o directa.

Como se habrá advertido, 1554 no solamente fue un año muy movido, sino que dio la impresión de existir una especie de Estado Mayor General que coordinaba el despliegue, operaciones y movimientos.

— En 1555, una Real Cédula de 16 de marzo establecía que se mantuvieran operativas las armadas de Luis de Carbajal y de Álvaro de Bazán, así como las de Pedro Menéndez y Tello de Guzmán, formadas cada una de ellas por seis naos, obteniendo Luis de Carbajal un gran éxito al conseguir la liberación de un navío portugués apresado por los franceses, capturando a éstos la capitana y tres buques más que, como presas, conducían asimismo a Francia.

— En agosto, Juan Tello llegó con su armada a las Azores y allí recibió la orden de hacerse cargo de la Armada de Guarda de La Española, por muerte de Mendiarechaga, saliendo en diciembre para las Antillas con cinco navíos [91].

— Por último, entre 1556 y 1560, las flotas anteriormente citadas de Álvaro de Bazán, Alonso Pexón, Luis de Carbajal, Juan Tello de Guzmán, Pedro de las Roelas y Pedro Menéndez continuaron con idéntica actividad en el triángulo de las Azores, Finisterre, San Vicente, dando protección cercana a las flotas provenientes de o hacia las Indias, nombres a los que se debían añadir los de los nuevos Capitanes Generales de Armadas Antonio de Aguayo, Diego López de Zúñiga, Pedro Sánchez de Benesa y Pedro Menéndez de Avilés.

En lo que concierne al aumento de la actividad de los piratas menores, segundo factor o hecho que también caracteriza a la década de

[90] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXVII, 167 v.[to].

[91] Uno de 250 toneladas, tres de 180 toneladas y otro de 80 toneladas. Real Cédula de 4 de diciembre, fechada en Valladolid.

los cincuenta, cabe resaltar en esos años como acciones más llamativas las siguientes:

— En 1549, los corsarios franceses operarán preferentemente en la costa de la Guayana, estrecho de la Mona y costas de Jamaica y La Española, aguas en las que apresarán doce navíos que navegaban independientemente [92].

— En agosto de 1550 es capturada una nao de 500 toneladas que navegaba a la altura de Puerto Rico, «la más preciosa y rica que había pasado por las Indias», al haber embarrancado a «una legua de este puerto» [93].

— En diciembre, la Audiencia de Santo Domingo informó del paso de cuatro armadas de corsarios franceses y que una «tomó un navío y, en él, 6.000 y más pesos y otras cosas, y una de esas armadas, sabiendo que la de Sancho de Viedma había pasado a Tierra Firme, se puso muy despacio donde suelen, que es entre esta isla y San Juan, esperando presa» [94].

— En 1552, los avistamientos se suceden a lo largo y ancho del Caribe y Antillas mayores. En abril y septiembre, ante La Española; en agosto, en Canal de las Bahamas; en junio, ante Nombre de Dios, etc., logrando los corsarios algunos éxitos, pero también la pérdida de siete navíos en pocos meses [95].

— El 13 de febrero de 1553, la isla de la Mona fue tomada por los franceses, mientras el 29 de abril entraron en Monte Cristi, en La Española, asolando, asimismo, en mayo la villa de San Germán y el puerto de Azúa, estimándose «lo que han robado en 100.000 pesos» [96] y capturando en ese espacio de tiempo una carabela, dos naos gruesas y otras pequeñas.

— Fue, asimismo, en ese año cuando las Canarias sufrieron el mismo acoso, puesto que en enero «echaron la gente a Lanzarote y roba-

[92] Carta de 15 de julio de 1549, de la Audiencia de Santo Domingo.

[93] Carta del Gobernador de Puerto Rico, de 27 de agosto. A.G.I. Puerto Rico, Papeles de la Junta de Guerra.

[94] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXV, 324.

[95] Cartas de 10 de abril y 23 de septiembre desde Santo Domingo y de 30 de agosto desde Panamá. R.A.H. Col. Muñoz, LXXXVI, 120-127 y 164.

[96] Armada compuesta de seis naos grandes y cuatro pataches de remos y vela. R.A.H. Col. Muñoz, LXXXVI, 258.

ron la isla», en tanto que la «víspera de la Magdalena, seis galeones y siete carabelas francesas, acompañadas de un patache, desembarcaron en tierra con 700 hombres armados, se apoderaron de la capital de la isla de La Palma, la saquearon y quemaron, rescatándose al cabo de 11 días la ciudad, por 5.000 ducados que prestaron algunos vecinos» [97].

– En abril de 1554, la Guayana fue asolada, siguiendo idéntica suerte, el Domingo de Ramos, la villa de San Germán, en Puerto Rico, siendo apresados en cinco meses más de diez navíos españoles en diversos puertos de Ultramar [98].

– En agosto de 1555 le tocó el turno a Santa Marta, en Nueva Granada, que fue capturada y saqueada, aunque, en compensación, en diversos enfrentamientos en la mar los corsarios volvieron a perder siete navíos.

– Finalmente, el 11 de abril de 1559 Cartagena de Indias sufrió un nuevo saqueo, esta vez a manos de Martín Cote y Juan de Beautemps «sin que hubiera reacción de los tres navíos a ella asignados», buques allí desplegados desde 1553 y solicitados, en su día, por el Adelantado Heredia, para la guarda y vigilancia de esa costa, especialmente durante la llamada «feria de los galeones», que coincidía con la llegada de las flotas de España.

En cuanto al tercer factor o hecho de la década que comentamos, llama la atención el reducido número de buques que, en relación con los que navegaban, se perdían por accidentes de todo tipo, en una época en que las unidades navales eran muy frágiles para hacer frente a los embravecidos tiempos atlánticos, pudiendo citarse, a título de ejemplos, los siguientes accidentes:

– En 1548, un temporal hace zozobrar dos carabelas en Tavira, de la flota de Diego López de las Roelas.

– En 1549, se hunde en las Azores un galeón que provenía de Nueva España al mando de Bernardino de Mendoza.

– En abril de 1551 se pierde una nao de la flota de Tierra Firme en la costa de la Guayana, en tanto que, en agosto, lo sería, en aguas

[97] Carta del licenciado Alonso de Maldonado, de 13 de febrero, fechada en Santo Domingo; Carta del Consejo de la isla de la Palma, de 2 de agosto.

[98] Carta de Gonzalo Fernández de Oviedo, de 12 de abril, fechada en Santo Domingo.

de Santo Domingo, el galeón de Luis de Velasco, perteneciente a la flota de Nueva España, y dos carabelas.

—En enero de 1552 naufragaron ante Lanzarote dos naos de la flota de Tierra Firme, muriendo el Capitán García del Busto «que iba por gobernador de Popayán», coincidiendo con la pérdida, a causa de un huracán, de otros tres navíos y un patache de armada, lo mismo que le sucedería el 24 de junio a un galeón de la armada de Álvaro de Bazán, frente a Sanlúcar.

—En 1554, la nave *Bertendona* y una carabela de la flota de Cosme Rodríguez Farfan darían al través en la costa de Zahara de los Atunes, ahogándose el Capitán Cosme Buitrón y el Maestre Juan de Mondragón y, con ellos, Pedro Heredia, Adelantado de Cartagena de las Indias, Sancho Clavijo, gobernador de Tierra Firme, y 180 personas más, en tanto que, en 1555, las pérdidas por accidentes ascenderían a diez.

—En junio de 1556, tres navíos se hundirían ante las costas de la Florida, pertenecientes a la flota de Nueva España, salvándose el oro y la plata, accidente seguido, el 25 de julio, por la pérdida de toda una flotilla que salió de Santo Domingo a combatir a los franceses que regresaban de la Guayana. Sin embargo, diciembre fue el mes más negro, al desaparecer tres naos en el Canal de la Florida, dos carabelas y la capitana de la armada de Pedro Tello en las Azores, viéndose obligado el resto de la agrupación a entrar en Cádiz de arribada.

Finalmente, para no alargar la relación-muestreo, entre 1557 y 1560 se perderían otros 15 navíos en aguas de San Juan de Ulúa, Azores, Canal de la Florida y San Vicente, cerrando esa lista la nao *San Martín*, del Maestre Alonso Martín Morejón, que se integraba en la flota de Tierra Firme, al mando de Pedro Menéndez de Avilés [99].

Por último, el hecho quizá más fundamental es que a pesar de las armadas que otorgaban protección directa a las flotas que marchaban o venían de las Indias o protección indirecta o de cobertura al tráfico oceánico de ciertas áreas atlánticas, las Indias continuaban sintiéndose totalmente desprotegidas e indefensas, lo que favorecía la impunidad en que continuaban moviéndose los corsarios.

[99] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXVI, 34, 46, 120, 252, 260, 261; LXXXVII, 59, 99, 104, 105, 139, 165, 303, 307, 308, 317, y XCII, 40.

Esa indefensión se puso de relieve en multitud de informes a lo largo de las décadas que van de los años veinte a los cincuenta, circunscribiéndonos, como anteriormente hemos hecho, a consignar algunos de aquellos informes correspondientes a los años 1549 a 1555:

– En 1549, en carta dirigida al Príncipe Felipe desde Santo Domingo y fechada el día 18 de enero, se le dice: «...mándese que en estos mares anden dos carabelas latinas y un bergantín de remos bien artillado con 100 hombres, pagándose por avería en cuanto entrasen en las Indias» [100].

– En 1550, la Audiencia de Santo Domingo, en un informe de 15 de marzo, solicita «se dispongan armadas... conviene carabelas de remos bien artilladas y emplomadas con artillería de bronce, pues la de hierro con los soles y la humedad se pierden pronto en las Indias», petición a la que siguió otra, el 30 de noviembre, en que se suplicaba al rey «...que haya a la contina armada real en estas partes y sean dos galeones y un patache de remos con 200 hombres... no por esto se excusa la armada que ande de presente en las costas de Andalucía para defenderse allí hasta las Azores. Lo que se junte las naos en La Habana y anden juntas en flota y capitana tiene mil inconvenientes, muchas de ellas no pueden esperar, otras se separan y es grande la desvergüenza de los corsarios... y un solo navío francés con menos de 50 hombres corre todos los puertos impunemente, roban por la mar y se van a Cabo Tiburón» [101].

– El 4 de junio de 1553, el Gobernador de Cartagena de Indias comunica al Rey que «es gran estima que ose salir de Francia un patax con 40 hombres venga a estas partes y vuelva cargado de oro por no haber dos o tres carabelas armadas para guardar las costas», en tanto que, el 30 de agosto, Alonso Pexón afirma: «como tienen mejores navíos escapan a las naos marchantes que jamás alcanzarán navío corsario y así se van burlando. Hágase navíos al propósito para la guerra, con cuatro galeones y dos zabras se harán grandes efectos, pues con estas naves se pasa la mitad del tiempo en remedallas y no pueden sufrir artillerías» [102].

[100] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXV, 130, 131, 134.

[101] Porras Trancani, *El comercio de Colombia en la época colonial,* Biblioteca Hispano Americana, n.º 43, 1918.

[102] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXVI, 253 v.^{to}.

— El 20 de junio de 1554, desde Puerto Rico, se le dice al Rey que «...han echado fama que quieren tomar la isla y mal se podrán defender sin artillería ni arcabuces ni armas. Si algo hay en la fortaleza es inúltil, ni la fortaleza vale gran cosa y le señorea el pueblo...», informe al que continuará otro del 27 de septiembre, redactado por los propios oficiales de la Casa de la Contratación, en el que se decía: «otros corsarios han robado y lombardeado naos sobre estas costas y cabos por no andar de presente armada» [103].

— El 4 de abril de 1555, desde Panamá, se comunica al monarca que «...está la mar del norte dominada de franceses y no sale navío de una isla a otra que no sea tomado, por lo cual apenas hay contratación en ellas», casi al mismo tiempo que otro famoso corsario francés, Jacques de Sores, fondeaba en La Habana, desembarcaba en su costa y la incendiaba [104].

Estas relaciones, que se multiplican con el paso de los años, demuestran reiteradamente cómo hasta ya bien entrados en la segunda mitad del siglo XVI, la política y la estrategia naval y global española no pudo hacer frente a lo que reclamaba tan importante teatro marítimo, al continuar aferrados a los asuntos mediterráneos, que proseguirán teniendo prioridad, sin advertir el lento desplazamiento que, desde el mismo momento del Descubrimiento, se estaba produciendo en dirección al océano Atlántico.

Esa falta de atención, que se pagará trágicamente en las próximas décadas y aun, con más fuerza, en el próximo siglo, permitirá el constante afianzamiento marítimo de nuestros adversarios, alertados por nosotros mismos de la magnitud de las conquistas y de la vital importancia que ya encerraba dicho océano, colaborando indirectamente a fortalecer su poder naval, único elemento o factor que va a jugar e intervenir en la disputa sobre el dominio o pertenencia de tales aguas, que a mediados de siglo se convertirán en campo de batalla de intereses de todo tipo, aunque nuestra política estime que aún continúa monopolizándolas.

Pero como comprobaremos posteriormente al analizar esa lucha por el dominio oceánico, la falta de una clara percepción de lo que

[103] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXVII, 98 y 107.
[104] R.A.H. Col. Muñoz, LXXXVII, 331-332.

implicaba ese conflicto, el esfuerzo constante de nuestra estrategia hacia objetivos secundarios, perdiendo de vista el que debía constituir su primer objetivo y, también, los recelos y oposiciones que aparecían en nuestros órganos de decisión, darán origen a enconadas luchas de intereses muy privativas y provocarán que el Atlántico y las tierras ultramarinas, fuente y sostén de nuestro desarrollo y prepotencia, continúen en tan lamentable estado de indefensión y abandono.

Capítulo IV

LA LUCHA POR EL DOMINIO DEL ATLÁNTICO Y POLÍTICA OCEÁNICA

Factores que, desde 1570, inciden en las relaciones internacionales

Puede situarse a comienzos de los años sesenta cuando Felipe II advierte la necesidad de otorgar una mayor protección al tráfico con las Indias, pues, aunque continuaba considerando al Mediterráneo como un mar prioritario, era un hecho que el comercio marítimo por sus aguas había decaído a unas cotas muy bajas.

Ello era consecuencia de haber quedado cortados los accesos al fabuloso Oriente, como resultado del control y dominio que ejercía la Sublime Puerta en las aguas y litoral del Mediterráneo oriental. Por otra parte, el tráfico con el norte de Europa había dejado, asimismo, de ocupar una posición dominante, pues, aunque en un principio seguiría siendo intenso, pronto se verá afectado por la apertura de la insurrección en Flandes, que, a su vez, incidirá muy directamente en Inglaterra y países del área del mar Báltico, asistiéndose, en consecuencia, a un reflujo de la actividad comercial por la vía de la mar.

Ante tales perspectivas, la estrategia global española estimaba que era preciso reconsiderar sus directivas y líneas de acción en la esfera marítima y naval, puesto que si es verdad que en todos los océanos y mares existía una presencia de naves adversarias que nos combatían, hostigaban y trataban de suplantarnos mediante el control y dominio de sus aguas, en el Mediterráneo proseguíamos siendo fuertes, solos o a través de coaliciones, concentrándose en sus aguas la parte más importante de los medios operativos de nuestro poder naval.

Por el contrario, en el océano Atlántico se asistía, por falta de una presencia activa y atención, a un lento pero progresivo desgaste, advir-

tiéndose el peligro que se corría, es decir, pasar de monopolizar sus aguas, a tener que hacer frente a múltiples y variados adversarios, que se mostraban capaces de perturbar nuestras líneas de comunicaciones con las Indias, donde ya América se había constituido en la retaguardia logística y financiera de nuestros compromisos mundiales, convirtiéndose así insensiblemente el Atlántico en el frente marítimo más importante y prioritario de aquella lucha.

Pero dentro de esas perspectivas, nuestra política y estrategia adolecía de una gran debilidad, ligada a su propia constitución, como era integrarse en la Monarquía una serie de territorios dispersos y muy alejados entre sí, por lo que el control de las aguas, único camino de enlace, era para España no solamente un factor de potencia, sino de supervivencia y esa máxima expansión y engrandecimiento se daba, precisamente, cuando una serie de acontecimientos se conjugaban incidiendo sobre la escena internacional, a la que sometían a unas drásticas transformaciones. El problema que se presentaba a nuestra estrategia era conocer si disponía o no de esa facultad de percibir esos cambios, advertir el impacto que implicaba para nuestros intereses y su capacidad para adaptarse a ellos.

Esos nuevos acontecimientos y factores pueden sintetizarse en los siguientes:

1.° La muerte de María Tudor, en 1558, rompió la alianza establecida y los tradicionales vínculos de amistad mantenidos hasta allí con Inglaterra, implantándose, a partir de entonces, una hostilidad que de encubierta pasará insensiblemente a abierta, favoreciendo, de paso, una exaltación nacionalista en los Países Bajos, con lo que la hegemonía española en el área del Mar del Norte iba a sufrir un rudo golpe hasta llegar a desaparecer.

Ante ello, cabe preguntarse si no fue un grave error el regreso de Felipe II en 1559 a España abandonando Bruselas, considerada, en el tiempo, como una de las tres capitales de la Monarquía. Así, no solamente el centro de decisión de nuestra política global, que encarnaba el Monarca, parecía desentenderse de tan vulnerable teatro, sino del análisis y observación directa de los acontecimientos.

2.° Quizá, y como consecuencia de lo anterior, audaces navegantes ingleses y holandeses se lanzaron a las aguas oceánicas con una triple misión: alcanzar para sus respectivos pueblos su propio sistema colonial partiendo del ya constituido por nuestra Monarquía; combatir

nuestra prepotencia disputándonos el dominio o, por lo menos, el control del Atlántico, y, por último, aprovecharse de nuestras riquezas ultramarinas, atacando al tráfico y a los asentamientos americanos donde aquéllas se concentraban.

Aquí nuestra estrategia cometió, a su vez, otro grave error, pues olvidó que mientras nos empeñábamos en guerrear con Francia por una simple plaza o una reducida porción de terreno, ingleses primero y holandeses después se afianzaban en la mar y a través de sus aguas se apoderaban del mundo, y en lugar de combatir esa amenaza, que cada día se incrementaba y dejaba ver claramente su objetivo final, estimó que la solución se encontraba en la conquista de Inglaterra, decisión que aunque respondía al principio de atacar al adversario en el origen, se planteó sin conocer bien al enemigo, tanto en su poder real como en su moral, por no recordar la falta, en la práctica, de un mando superior que coordinase las acciones de la fuerza naval y de las fuerzas de invasión, evitando celos y restringiendo competencias.

3.° La persistente enemistad de los dos grupos que rodeaban al Monarca, el militarista, que encarnaba el Duque de Alba y en cierto modo el Marqués de Santa Cruz, y el civil o el de los moderados, que capitaneaba el Duque de Éboli y ciertos secretarios, como Idiáquez, que mantenían puntos de vista políticos y militares encontrados. Dada la influencia de ambos grupos sobre el Rey, no hay duda de que además de desorientarle en muchas de sus decisiones, desaparecía la unidad de enfoque de la acción estratégica, lo que se tradujo en una falta total de planeamiento a largo plazo, obligándole a actuar en función del momento y coyuntura.

4.° El mal tratamiento de las crisis financieras de 1557-1560, impuesto desde fuera, y la de 1575, cuya problemática no entra en este estudio, pero que nos empobreció y afectó a los fondos del Estado, disponibles para potenciar el poder naval.

5.° El sentimiento religioso que predominaba en España e impregnó sus luchas con otros pueblos a lo largo del siglo XVI, lo que condujo a dar de lado en esos conflictos a los intereses económicos, factor éste que ya se anunciaba como motor del engrandecimiento de los pueblos y cuyo valor, inmediatamente, advirtieron las naciones a las que combatíamos.

6.° La ilusión que creó la batalla de Lepanto, pues fortaleció la idea de Cruzada contra el Islam y nos reafirmó en la creencia de ser

los paladines de la lucha entre dos mundos o civilizaciones, idea que continuó siendo el objetivo permanente de nuestros esfuerzos, sin advertir que, con aquella batalla, no sólo se había puesto fin a la guerra oficial o de los grandes encuentros navales en el Mediterráneo, sino que desde hacia tiempo el centro de gravedad de la historia se desplazaba hacia el Atlántico.

A pesar de tales perspectivas, nuestra estrategia continuó otorgando una total prioridad al Mediterráneo, sin observar tampoco, que, a partir de Lepanto, Oriente había iniciado un repliegue sobre sí mismo para proseguir su propia vida e historia, por lo que ya no era lógico mantener la mayor parte de nuestro esfuerzo naval para intervenir en una guerra menor y solapada contra el corso berberisco.

7.° La mala percepción del significado estratégico de los territorios ultramarinos, pues la Florida, Nueva España y Tierra Firme constituían excelentes posiciones desde un punto de vista naval, al permitir el dominio de las dos cuencas del Mediterráneo americano, separadas por las grandes y pequeñas Antillas.

Por otra parte, esas posiciones americanas, en lugar de servir como escalas comerciales entre Asia y Europa, se iban a transformar en una gigantesca área de asentamiento, en el sentido de crear un mundo a imagen y semejanza de España, sirviéndonos Cuba como punto de partida de las expediciones sobre México y la Florida; Jamaica, como proyección hacia Centro América; Santo Domingo, para irradiar nuestra cultura y modo de vida sobre las costas de Maracaibo y la Guayana, y Panamá, como base de la expansión hacia los territorios del Sur, demostrándose así que las dos cuencas del Caribe fueron base de una colonización, pero jamás de un imperio comercial semejante al ideado por Portugal en esos mismos momentos o a los que, posteriormente, crearían Holanda e Inglaterra, colonización que vivió cada vez más encerrada sobre sí misma, situación agravada por sus difíciles comunicaciones con el Viejo Continente.

En lo que concierne a Nueva España, sí es verdad que se fijó una triple misión: ser base de la actividad naval y de las expediciones en el Pacífico; dirigir la expansión hacia las costas septentrionales de América, desde Río a la Florida; y fomentar la extracción de mineral como parte de su desarrollo industrial, las riquezas del Perú y el descubrimiento de oro en Veragua y Darién sería para ella un golpe mortal, pues en lo sucesivo el istmo se transformaría en el primer centro co-

mercial de Ultramar, quedando aislada Nueva España, sin apenas relación con otras provincias.

En cuanto al Perú, el desierto de Atacama, que lo une a la región del Plata, fue considerado como un muro infranqueable, lo que obligó a dirigir la expansión hacia Chile. Ello imposibilitó que dicha región convirtiera sus ríos y afluentes en un Rin pletórico de posibilidades comerciales, lo que hubiera conducido a que el adversario dispersara sus esfuerzos y no los concentrara en el Caribe.

En resumen, nuestra acción en América en el siglo XVI se caracterizó por una falta de planificación, coordinación y disipación de esfuerzos, sin que sus grandes recursos implicaran un desarrollo industrial, cuando la acción sajona actuaría en sentido opuesto, aplicando el principio de rentabilidad, concentración y economía sobre puntos idóneos desde un punto de vista comercial.

8.º El desacierto de Felipe II de no trasladar a Lisboa la capitalidad de la Monarquía, tras la anexión de Portugal, lo que le hubiera permitido un íntimo contacto con los problemas atlánticos. Con ello olvidaba la recomendación de su padre, el Emperador, quien antes de morir le advirtió:

> si quieres engrandecer tus estados, coloca la capital en Lisboa, si pretendes conservarlos, en Valladolid, y si quieres perderlos, en Madrid.

Aunque desde 1561 Madrid era la capital administrativa de la Monarquía, quizá como consecuencia de encontrarse muy cerca de la capital oficial que encarnaba la residencia habitual del Rey, en San Lorenzo de El Escorial, la anexión de Portugal en 1584 introdujo un factor que hasta entonces había sido imposible considerar.

Aunque se han barajado muchos supuestos sobre las causas que movieron a Felipe II a establecer la capitalidad en Madrid, pues llama la atención que un hombre de decisiones lentas y que solicitaba continuos informes tomase tal resolución sin consultas previas al finalizar las Cortes de Toledo de 1560, puede afirmarse que no intervinieron sentimientos personales o determinismos geográficos, sino razones políticas.

Desde un punto de vista estratégico, era una elección acertada, puesto que la capital debía situarse en un lugar protegido de los peligros de una invasión, dado que su pérdida entrañaría la de todo el te-

rritorio nacional, por lo que era ideal situarla en una posición central, a 100 leguas de Bayona, de la frontera portuguesa y de Gibraltar.

Por otra parte, dado que España era y sigue siendo un país compartimentado por una serie de cordilleras que dejaba entre ellas una especie de alvéolos en los que se desarrollaban diferentes nacionalidades todavía no cristalizadas, pero tampoco apagadas en el siglo XVI y sometidas a rivalidades históricas, se hacía preciso localizar un lugar que no provocara celos en ciertas regiones, ciudades y equidistante de aquellas nacionalidades, libre de las ataduras que imponían las ciudades tradicionales.

Sin duda, ésas son las razones que aconsejaron crear, el 7 de mayo de 1561, una ciudad administrativa moderna cuyo ejemplo se extendería siglos más tarde por el mundo entero [1], aunque con el grave inconveniente de que adquiriría un papel preponderante el sedentario escribano, alejado de las realidades políticas e internacionales, pero dotado de un poder absoluto e inflexible.

En 1581, Felipe II decidió subsanar las limitaciones que ofrecía Madrid, ordenando, los días 21 y 24 de julio, acometer una serie de obras públicas conducentes a hacer navegable el río Tajo.

En una primera fase, que se debía extender desde 1581 a 1587, se trataría de acondicionar el curso fluvial de dicho río entre Abrantes, el río Xerez y Alcántara, encomendando el proyecto y dirección de las obras al reconocido ingeniero Juan Bautista Antonelli [2], quien, después de recorrer el cauce del río, informó a Felipe II sobre la viabilidad de la idea. Después de presentar el Rey el proyecto a las Cortes, reunidas en Madrid, los procuradores concedieron 100.000 ducados para iniciar las obras, bien que el representante de Toledo, el corregidor Esteban Garibay, se resistiese a dar su aprobación, aunque sin anunciar los motivos de su rechazo [3].

Animado por las perspectivas que se le ofrecían, Felipe II pretendió proseguir esa política, por lo que ordenó explorar las posibilidades que encerraban los ríos Pisuerga, Carrión, Arlanza y Arlanzón para enlazar Valladolid y Burgos con Oporto, basándose en los estudios reali-

[1] Sin duda, fue una ciudad precursora de las que nacerían en el siglo XX, como Ankara, Washington, Brasilia, Bonn.

[2] A.G.S. Mar y Tierra, 110.

[3] Cabanes, *Memoria sobre la navegación por el río Tajo*, n.° 131, 88.

zados en 1549 por el doctor Rivera, quien en 1540 había efectuado otros trabajos relacionados con la Acequia Imperial, cuyas obras iniciaría Gil Morlano y en 1555 continuaría Marcial Guavas [4].

Sin embargo, como sucedió en otros casos, las sumas que requerían las obras del Tajo y ríos afluentes del Duero excedían las disponibilidades presupuestarias, siendo incapaz el Tesoro Público de abordarlas, por lo que el proyecto se paralizó, debiendo esperarse a 1755 para que volviera a resucitarse, creándose en ese año una sociedad denominada «De navegación por los ríos Tajo, Manzanares y Jarama», patrocinada por el propio Monarca [5].

9.° Inexplicablemente, nuestra estrategia naval tampoco descubrió que la guerra en el Atlántico reclamaba unos nuevos conceptos, tanto en las especificaciones de los navíos, en su despliegue e infraestructura, como en sus tácticas y hasta armamento.

Problemas que se plantean al poder naval español

En el ámbito naval, y haciendo abstracción de los compromisos y responsabilidades que pesaban sobre la política y estrategia española en el Mediterráneo, tres claros problemas se planteaban a nuestro poder naval a los que era preciso hacer frente, pues aunque en el fondo eran similares o semejantes a los que tuvo que afrontar en la primera mitad del siglo XVI, en los años sesenta se habían agudizado y adquirían un mayor realce ante el incremento de la intensidad y agresividad de las amenazas.

Esos problemas se relacionaban con la protección del tráfico con las Indias, la vigilancia y defensa de los territorios y aguas ultramarinas y el ejercicio del dominio del mar en el área Golfo de Cádiz-Cantábrico-Mar del Norte, dada nuestra presencia en Flandes, territorio con el que solamente existía el enlace marítimo, dadas las complicaciones que habían surgido para establecer una vía terrestre Italia-Borgoña-Flandes.

4 Aparici, Col. Documentos Históricos, IX, sigt. 1, 5, 9. Dc. 1.252-1.259.

5 Escrito de Simón Pontero, alcalde de Casa y Corte a P. Burriel, de 2 de octubre de 1755, reinando Carlos III. M.N. Sanz de Barutell, 3-340, *Instrucciones para navegar por el río Tajo.*

Un análisis de esos años señala que el despliegue naval en el océano Atlántico y Mar del Norte era muy débil e insuficiente, al descansar todas las operaciones en tan extenso teatro marítimo, en dos o tres armadas, en grave contraste con el Mediterráneo, en donde se encontraban la mayoría de nuestros medios y los más brillantes generales y almirantes.

Esa escasez de medios se había puesto ya de manifiesto en 1557, cuando después de constituirse en Cádiz una armada de «cincuenta navíos» al mando de Álvaro de Bazán y Luis de Carbajal y una vez ambos en Laredo, se presentó el dilema de la misión que debía confiárseles, puesto que tanto Flandes como la protección de las flotas de Indias requerían su concurso. Como era normal, se decidió armar con precipitación diez navíos «pequeños y por cuenta de averías» en Vizcaya, puestos bajo el mando de Pedro Menéndez de Avilés, quien, con el título de Capitán General de la Armada de la Guarda de las Flotas de Indias [6], debería proteger la flota que Pedro de las Roelas conducía a las Américas.

Sin embargo, Pedro de las Roelas saldría sin protección alguna, puesto que esa penuria de efectivos navales en el Atlántico forzaría a enviar a Menéndez de Avilés a Flandes, sobre cuyas derrotas se mantendría también, en 1558, al ser designado para escoltar a aquel territorio a la reina María. En consecuencia, Pedro de las Roelas se tendría que hacer cargo de su propia flota, con el solo apoyo de dos navíos a las órdenes de Nicolás Cardona, para hacerse a la mar el 7 de febrero de 1559, volviendo a repetirse lo acaecido en marzo de 1557, en que zarpó de Sevilla sin amparo alguno.

Por otro lado, los tres citados Capitanes Generales, es decir, Álvaro de Bazán, Luis de Carbajal y Pero Menéndez de Avilés parecen acaparar los mandos de las fuerzas navales españolas en el Atlántico, en esos años multiplicando sus misiones. Así, si en 1561 se ordena a Bazán que «con dos galeazas» de que disponía salga a los cabos y pase a las Azores a recibir a la flota de Pedro Menéndez de Avilés que, a su vez, escoltaba precariamente al convoy de Nueva España, el 8 de mayo de 1562 se otorgó a Bazán el título de Capitán General de ocho gale-

[6] Real Cédula de 22 de marzo de 1557, desde Valladolid.

ras mediterráneas de la Guarda del Estrecho, dando la impresión de ser un comodín que acudía a todas las partes.

Ese nombramiento se debía al temor que había suscitado en Andalucía la aparición ante Cádiz, el 23 de mayo de 1561, de 19 navíos berberiscos de los que se aseguraba habían salido «al océano a robar navíos de Indias». Por otro lado, al jugar «con habas contadas», se hacía necesario acudir a fuerzas estacionadas en el Mediterráneo para enviarlas al Atlántico, como las tres naos que desde Málaga se dirigieron a las Azores para recibir y escoltar a la flota de Pedro de Guevara.

Puede extrañar el exhaustivo uso que se hacía de las galeras en las aguas oceánicas, lo que implicaba otro de los errores que cometía nuestra estrategia naval, si se tiene en cuenta que la experiencia de muchos años había demostrado que eran unidades de poca eficacia y rentabilidad en dichas aguas.

Aunque existen numerosos informes en tal sentido, hay uno que resume las críticas que suscitaba el empleo de tales unidades en mares abiertos. Es el que se incluye en el Memorial que Diego Flores de Valdés remitió a Felipe II acerca de «la seguridad y guarda de la navegación, cabos y puertos de la carrera de Indias», pues aunque se refería al Caribe era aplicable, con mayor razón, para el conjunto del Atlántico.

En ese memorial aparecen párrafos bien significativos, al aconsejar que «ni en la costa de tierra firme, ni en otra parte» se construyesen galeras alegando las siguientes razones

> lo uno es su mucho gasto y lo otro es que no se puede sustentar por la mucha mar que hay de ordinario, por causa de corrientes, pues no hay costas, ni punta, ni cabo que no la tenga y en la mayor parte, especialmente en la costa de Tierra Firme, corre contra el viento y aunque sea con calma, arbola mucha mar. Por otra parte, como son navíos largos y pesados no se podrán sustentar con esa mar, ni con los aguaceros, por ser éstos muy fogosos y venir por encima de la tierra. Así mismo, ni la chusma se podrá sustentar por estar la tierra tan enferma y no tener abrigo en las galeras, pues aún la gente que anda en la armada no se puede sustentar aun teniendo cubiertas y otros reparos, y con todo eso muere cada día mucha gente, especialmente en la costa que tengo dicho. Lo otro es que no son navíos seguros y cualquier navío de alto bordo los echará al fondo, no teniendo otros navíos en su compañía de alto bordo, porque nunca fal-

> ta viento, pues acercándose a una legua de tierra, que es necesario para doblar algunos cabos, puntas o islas, no es la galera dueña de sí, ni de fondar a tomar tierra antes que la alcance otro cualquier navío, y sí lo es el navío de alto bordo. Y hay muchos más inconvenientes que yo daré para ello [...] y si todavía fuesen necesarias que haya navíos de remo, que no sean galeras reales, sino galeotas de 18 ó 20 bancos... y así mismo, siempre han de andar en su compañaía algunas fragatas que son muy buenos navíos de poco fondo y sutiles de vela... [7].

Otra grave cuestión se relacionaba con la escasez y profesionalidad de los mandos, lo que dio origen a numerosas polémicas y apreciaciones muy diversas sobre los nombramientos de generales y almirantes de las flotas, al estimar ciertos sectores que no se tenía en cuenta la verdadera capacidad o experiencia en la mar de los designados, achacándose, en parte, a ello los desastres que acaecían.

Sin duda alguna, y como había sucedido en décadas y hasta en siglos anteriores, en la elección de los mandos navales intervenían una gama de factores: la amistad, el favoritismo, la estirpe, la realeza o pertenencia a una determinada familia, y hasta la aureola que ciertos personajes se habían creado en campañas terrestres victoriosas, por lo que sus conocimientos náuticos y marineros adolecían de infinidad de lagunas. Pero también es una realidad que quienes desde hacía muchos años habían tenido un gran contacto con la mar, como es el caso de los Bazán, Doria, Carbajal, Cardona, etc., accedían a esos puestos por su propio valor, experiencia a bordo y capacitación en el mando y maniobra de navíos y escuadras.

Nombramientos de tan diversos tipos se dan durante el reinado de Felipe II, pues basta recordar algunos muy representativos, tanto por su apellido como por la fuerza que se pone a sus órdenes: Sancho Martínez de Leyva, nombrado Capitán General de las Galeras de Nápoles el 25 de marzo de 1557, mando que el 29 de febrero de 1568 recaería en Álvaro de Bazán y el 29 de abril de 1578 en Gil de Andrade, pasando luego a Juan de Cardona y, el 31 de noviembre de 1584, a Pedro de Toledo; Bernardo de Guimerán, Comendador de la Orden de San Juan, quien el 12 de septiembre de 1560 tomó el mando de las

[7] M.N. Col. Navarrete, XXII. Ms. 31, dt. 44, folios 15-155 v^to^.

galeras de Sicilia de forma provisional, mientras continuase en cautividad Berenguer de Requesens, agrupación que sucesivamente dirigiría Fadrique de Carbajal y más tarde, el 10 de marzo de 1565, Juan Cardona, viéndose éste continuado por Alonso Martínez de Leyva y el 31 de diciembre de 1584 por Pedro de Gamboa; título de Capitán General de la Mar otorgado, el 10 de febrero de 1564, a favor de García de Toledo, por fallecimiento de Andrea Doria; título de General de la Mar a favor de Don Juan de Austria, concedido el 15 de enero de 1567; nombramiento el 8 de marzo de 1568 de Luis de Requesens como Lugarteniente General de la Mar; título de Capitán General de la armada que se formaba en Santander a favor de Pedro Menéndez de Avilés, fechado el 10 de febrero de 1574, así como de Pedro de Valdés de la armada de Galicia, expedido en febrero de 1580; nombramiento, el 23 de mayo de 1587, de Miguel de Oquendo como Capitán General de la armada de Guipúzcoa, seguido, el 8 de enero de 1588, del Duque de Medina Sidonia de la armada de la costa de Andalucía, relación que podría hacerse exhaustiva.

En lo que se refiere al monopolio que ejercían ciertas familias o linajes, un caso típico lo ofrece Juan Menéndez, hijo de Pedro Menéndez de Avilés, quien se convirtió en almirante de los nueve navíos de la flota que llegó a Nueva España el 7 de julio de 1561, al mando de su padre, acompañado de cinco navíos ingleses apresados en las Azores, en tanto que Bartolomé Menéndez, hermano de Pedro, fue nombrado almirante de la flota de 35 unidades que salieron en junio de aquel mismo año de Sanlúcar y de otras 14 que zarparon de Cádiz, acompañados de dos navíos de armada, con la misión de neutralizar la rebelión de Lope de Aguirre en La Española [8].

Algo similar ocurría con la saga de los Bazán, puesto que en 1563, mientras Alfonso de Bazán zarpaba con ocho galeras «armadas a costa de averías», para guardar el litoral peninsular del Mediodía, Alonso de Bazán, con tres galeras y cinco fustas, aproaba a San Vicente para proteger la llegada de las flotas «por haber navíos corsarios luteranos, moros y turcos».

Esas estirpes familiares proseguirían dándose en años y décadas posteriores, apareciendo los Flores, con Diego y Álvaro; los Manrique,

[8] M.N. Navarrete, XXII. Ms. 31, dt. 66, 248-249.

con Antonio y Álvaro; los Eraso, con Cristóbal, Francisco y Alfonso, etcétera.

Tal sistema no sólo provocaba celos y cortaba aspiraciones, sino que planteaba el interrogante de la capacidad de muchos de ellos, tal como lo refleja el siguiente cometido incluido en la relación *De lo que debía proveerse a la Armada para la Guarda y defensa de las Indias. 1575-1580*, elevada a Felipe II, en la que se decía:

> ...darle duelo a esta armada es el todo y siendo V. M. servido, propondré a V. M., los que en Dios y en mi conciencia me parece que son capitanes: Don Diego Maldonado, Don Pedro Meléndez Márquez o Don Rodrigo de Vargas, todos ellos buenísimos, aunque si V. M. quiere poner a un Diego Flores de Valdés o a un Pedro de Valdés, que son hombres ricos, pero no son los que conviene para servir... [9].

Idéntica opinión aparece en el conocido Memorial que Anchieta elevaría a Felipe II en 1578, en el que le exponía su leal opinión sobre las personas que ejercían dichos cargos, «hombres totalmente ignorantes de las cosas de mar» y, añadía, «cuando, en España, los hombres de suficiente experiencia práctica de las cosas de la mar y guerra... están retirados en sus casas».

Pero quizá quien mejor retrató este delicado problema, por tratarse de un personaje extranjero y por ello más objetivo, fue el religioso francés padre Labat, quien al referirse a una visita efectuada a un galeón en América escribía: «en la escala del castillo me encontré con el gobernador de la Armada que era un viejo Marqués, cuyo nombre he olvidado, tan gotoso que no podía hacer uso de sus manos», triste espectáculo que debía repetirse con cierta frecuencia [10].

Por todo ello, hay que pensar que ese sistema tan poco ejemplar para elegir los mandos fue una de las causas de las frecuentes pérdidas de navíos. Si como ejemplo nos centramos en 1563, ese año nos muestra el siguiente cuadro: el 18 de julio se pierden en los arrecifes de los

[9] Relación anónima sobre lo necesario para la armada de la guarda y defensa de las Indias, 1575-1580. M.N. Navarrete, XXII. Ms. 31-66-248-249.

[10] *Nouveau Voyage aux îles de l'Amérique contenant l'histoire naturelle de les pays*, La Haya, 1734.

Jardines cinco naos de la flota que conduce a Nueva España Pedro de las Roelas; otras cinco que habían partido de La Habana se accidentan a la altura de las Bahamas, incluida la capitana de Juan Menéndez, desapareciendo éste y sus compañeros; otros siete buques pertenecientes a la flota de Antonio de Aguayo se pierden en Nombre de Dios a causa de un temporal; en el Canal de las Bahamas se hunde la urca de Honduras; en mayo, un temporal de Levante arroja a 15 buques contra la costa gaditana, al haber roto sus amarras; otras cinco naves se pierden en viaje de Cuba a Veracruz; en julio se hunde la nave que desde La Habana conducía a La Española al arzobispo Salcedo, etc.

Lo más penoso es observar que esas pérdidas no se compensaban con nuevas construcciones que las repusiesen, especialmente, en la costa cantábrica, tradicional astillero, lo que motivó que el 6 de mayo de aquel año de 1563 se ordenase al corregidor de Vizcaya, Guipúzcoa y de las Cuatro Villas:

> cuidad la repoblación de los montes de robles con arreglo a las instrucciones, pues no hacerlo ha venido a disminuir la fábrica de navíos y trato de ellos [11].

Esa situación empeoraría con el paso de los años, ante la falta de materia prima, como se indica en un Memorial de 1574, en el que textualmente se decía: «y porque como en la ribera de Bilbao, Baracaldo y Portugalete donde se solían hacer muchas naves, pues es muy cómodo para hacerlas, hay gran falta de madera y tablazón para la fabricación dellas, por haberse gastado la mayor parte de los montes que solía haber cerca de dichas riberas», proponiéndose se adquiriese tan preciado material en el interior de la provincia, lo que implicaba construir una infraestructura vial que no existía [12].

Por otra parte, el aumento del tráfico con las Indias y el incremento de la acción corsaria en los años sesenta originó una Real Cédula de 16 de julio de 1561 que modificaba el sistema que hasta allí regía sobre la organización y movimientos de las flotas comerciales oceánicas. En ella se señalaba que en lo sucesivo zarparán dos flotas

[11] M.N. Sanz de Barutell, art. 3, n.º 174-181.
[12] Memoria de Francisco Ortiz de Monasterio, fechada el 7 de enero. M.N. Navarrete, XXII. Ms. 31, dt. 26.

anuales, una en enero y otra en agosto, y que ningún navío pudiera navegar si no se integraba en alguna de ellas, embarcando en cada flota «un general y un almirante con cada 30 soldados», y que «sobre la Dominica se dividiera cada flota en dos, una para Tierra Firme y otra para Nueva España, llevando la una el general y la otra al almirante como general y que la capitana y almiranta cargasen 100 toneladas menos de su porte y que éstos y los sueldos y armas se pagasen de averías», para dictaminar, finalmente, que los «navíos en que fuesen general y almirante no fuesen suyos y que salga de Sanlúcar y los navíos de Cádiz a tiempo que vayan con ellos» [13].

Esas instrucciones se verían complementadas, en 1563, con otras relativas a la navegación por las costas ultramarinas en las que se fijaba, entre otras cosas y dentro de los 149 artículos que contenían, que los barcos que barajasen la costa y explorasen el litoral debían tener menos de 60 toneladas; que navegasen en parejas; se dotasen de víveres y pertrechos para doce meses de autonomía; y que los pilotos situasen en las cartas los bajos, arrecifes, corrientes, vientos locales, etc.

Sin embargo, tres años después se advirtió que la composición de las flotas establecidas en 1561 exigía un considerable número de escoltas, por lo que en 1564 se alteró su composición y derrotas. En lo sucesivo, cada año se formarían dos flotas, una para Nueva España, que debía dejar la península a principios de abril, integrándose en ella las naos de Honduras, al tiempo que, en febrero, las naves procedentes de aquel virreinato debían zarpar de San Juan de Ulúa, con los barcos procedentes de Panamá y Honduras, para encontrarse en marzo en La Habana y zarpar desde este puerto para España. Por otro lado, en agosto dejaría Cádiz la flota de Tierra Firme, regresando en el próximo año, vía La Habana, puerto que debían dejar antes del 10 de marzo [14].

A su vez, todas esas medidas se modificarían en 1565, al haberse observado que los dos navíos de armada con 30 soldados que iban con cada flota, como «iban tan cargados como los demás, no eran de provecho en la ocasión, ni podían socorrer ni pelear», por lo que se dictaminaba que, en adelante, con las flotas de Nueva España y de Tierra

[13] A principios de 1558 se saquea Santiago de Cuba, seguido en junio por la aparición de ocho galeras gruesas en Azores; en 1560 se incendió Puerto Caballos, en Tierra Firme, la ciudad de Trujillo, en La Española, y capturarían la isla de Guanejos, etc.

[14] Real Cédula de 18 de octubre de 1564.

Firme fuese «un galeón de 300 toneladas dotado de ocho piezas de bronce, cuatro de hierro, 24 de versos de bronce y de hierro en general, con 120 hombres de mar y guerra, sin llevar mercadería ninguna y que habiendo necesidad en la mar pudiere recibir las mercaderías, oro y plata y gente de otra nao si peligrase» [15]. Esta orden se amplió en 1566, al ordenarse, además, que las naos almirantes «fuesen de armada y sin carga como la capitana» [16].

En 1571, las diversas instrucciones y ordenanzas relativas a la navegación a las Indias se recopilaron en una sola publicación, incluyéndose nuevos preceptos, entre los que se destacaban las obligaciones de los cosmógrafos, el levantamiento de derroteros, las conclusiones que se derivaran de los análisis de las observaciones formuladas durante los años por los pilotos y capitanes de naos, etc.

Asimismo, en aquel año se reglamentaron, por enésima vez, los ciclos de las salidas de cada una de las flotas, así como las derrotas que debían seguir, escalas, fechas de salida y arribada, formaciones, distribución de la carga y otros aspectos muy variados.

En lo que concierne a las derrotas, éstas se alteraban en función de tres principios: a causa de las condiciones hidrográficas o meteorológicas, algo lógico al irse conociendo mejor el litoral ultramarino con el paso de los años, así como su régimen climático y las corrientes existentes; en función de la amenaza corsaria, que mantenía su presión sobre unas áreas determinadas, especialmente sobre las zonas fértiles, puntos de recalada y de concentración, así como sobre determinados lugares del litoral en los que se asentaban ciudades y factorías, en las que se almacenaban una serie de productos muy estimados en Europa o metales preciosos y, finalmente, en razón de la importancia de las flotas, bien por su número o por el valor del cargamento que transportaban.

Con respecto a la primera causa, podemos citar el caso de las flotas de Nueva España, a las que, en 1574, se ordenó cambiar sus derrotas «que hacían por los bajos de La Española, San Juan de Puerto Rico y la isla de Cuba, y los demás que hay entre Ocoa y el puerto de San Antón por los huracanes, que por allá corren y las hacen peligrar», re-

[15] Real Cédula de 19 de enero de 1565.
[16] Real Cédula de 19 de octubre de 1566.

comendándose «ir derechos a la Dominica y allí hacer agua y pasar a reconocer las sierras nevadas de Santa Marta, adonde, teniendo necesidad de bastimentos, podrían entrar a tomarlo y así no atravesar el cabo de San Antón y de allí a San Juan de Ulúa».

En relación con el segundo factor, en aquel mismo año de 1574 se mandó que «por las naves de corsarios se despacharan cuatro carabelones a las Azores, para que avisasen a la flota de Nueva España y viniesen con ella y que fueran por diferentes derrotas cada una...».

En cuanto al tercer factor, a la flota de Tierra Firme, al mando de Diego de Maldonado y compuesta de 18 buques, se le impuso que evitase el paso por las islas Canarias y que en lugar de aquí, «se reaprovisionase en la isla Dominica, entrando luego en Cartagena y, una vez descargase, pasase a Nombre de Dios» [17].

Un aspecto a destacar es que muchos años después, en 1581, las penurias económicas y la polarización del esfuerzo financiero y naval hacia la empresa de Inglaterra, o formación de la Gran Armada, obligaría al Consulado de Sevilla a advertir que las naos capitana y almiranta de las flotas costaban demasiado caras, de 7.000 a 8.000 ducados, achacándose ese monto a su gran tonelaje, por lo que aconsejaría se redujese su desplazamiento, con el fin de ahorrar ciertas sumas, que se necesitaban en otros menesteres.

Asimismo, el 14 de marzo de 1588 se revocaría la orden, que hasta allí regía, de salir dos flotas juntas hacia América, algo que durante años había sido tradicional, argumentándose para ello que «la una hallaría tiempos malos y la otra muy enferma la tierra», refiriéndose a la región caribeña. En realidad, lo que se pretendía era evitar que navegase por el Atlántico una agrupación numerosa y, por ello, más vulnerable a los depredadores de la mar, en unos años de guerra declarada con Inglaterra, orden que, sin embargo, no podría soslayar que en numerosas ocasiones se aprestase más de una flota y salieran, al mismo tiempo, para Ultramar.

Finalmente, como consecuencia del desastre acaecido a la flota de Nueva España en la bahía de Cádiz los días 29 y 30 de abril de 1587 a manos de Francis Drake, que fue de tales proporciones que «echaron a fondo tantas naves que aún por agosto de este año había más de

[17] A.G.I. Col. Indias, 73. Catálogo Torres Lanza.

cincuenta por sacar» y dificultó la entrada en dicho puerto, se pensó seriamente en convertir Sanlúcar en punto de salida de las flotas, al verse protegido por la barra del Guadalquivir.

Ante tal supuesto se estimó que las naos debían ser de menor porte «sin pasar de 11 codos de puntas, pues aunque éstas no serían buenas de bolina, podrían serlo si abriesen del medio y tuviesen delgados a proa y a popa que es la fábrica de las naos inglesas y, con tener poco puntal, son algunas muy grandes, con lo cual podrían cargar en Sanlúcar y salir por la barra naos de 600 toneladas y con ser más largas, navegarían mejor sin ser peligrosas para entrar en los puertos» [18], bien que tales sugerencias no se llevarían a la práctica, al olvidarse pronto el desagradable episodio de Cádiz.

Como ya hemos mencionado, esa gran actividad en las derrotas atlánticas, cuyo control con respecto a las salidas y llegadas, tonelaje, carga, dotaciones, duración de la travesía, etc., recaía en la Casa de la Contratación, se refleja en las estadísticas de movimientos en la década de los años sesenta y se resume en las siguientes cifras: 532 buques llegados de las Indias, entre 1560 y 1569, con 448 salidas en ese mismo período, integradas en las flotas de Pedro Menéndez de Avilés, fallecido en 1576; Pedro Sánchez de Benesa; Juan Menéndez de Avilés, desaparecido con su flota en 1567 en las cercanías de la Dominica; Nicolás de Cardona; Pedro de las Roelas, fallecido en México en 1567; Juan Tello de Guzmán; Juan Velasco del Barrio; Cristóbal de Eraso; Diego Flores de Valdés; Francisco Luján, etc., por nombrar a quienes efectuaron más travesías al frente de las flotas o de las armadas de protección.

Con independencia del sistema de flotas, siempre existió un cierto número de armadores que por beneficiarse de los tráficos paralelos o por otras causas, ligadas en general a prácticas ilegales, continuaban navegando con una total impunidad y falta de control, por lo que era difícil su erradicación. Esa situación conduciría, a finales de los años setenta, a admitir ese sistema de navegación, lo que provocó una serie de peticiones para legalizar su situación, como fue el caso de Jerónimo de Porres, Diego Pérez Porres y Juan Enríquez, quienes, en 1577, soli-

[18] A.G.I. Col. Indias, 83.

citaron permiso para enviar cinco buques a Santo Domingo «a traer fruta sin atenerse a las ordenanzas de la flota».

Dicho sistema terminaría por generalizarse al anexionarnos Portugal y convertirse Lisboa en puerto de origen de múltiples salidas para las Indias Orientales o Extremo Oriente, pues aunque los buques partían integrados en unas determinadas flotas, la realidad era que no contaban con escolta ni protección una vez abandonaban el paralelo de las islas Canarias, lo que aprovechaban los buques españoles para, a partir de ese paralelo, dispersarse poniendo rumbo a destinos desconocidos.

Habrá que esperar a 1597 para que se prescriban, de forma clara y concreta, ciertos aspectos concernientes a ese tipo de navegación, como la gente de artillería y armas que debían llevar los buques independientes «para poderse defender y ofender a los enemigos» [19].

Algo que llama la atención en esos años, por el contrasentido estratégico que encierra, es que mientras en los asentamientos de las Indias se vivía en un constante estado de zozobra, pendientes de cualquier avistamiento de naves corsarias, lo que provocaba continuas quejas y reclamaciones sobre la nula protección que recibían de los escasos navíos de armada allí destacados, se prosiguiera alentando y autorizando en sucesivas capitulaciones nuevos descubrimientos, pues todo aumento territorial no sólo implicaba que se hiciese mucho más difícil aquella protección, sino que favorecería a nuestros adversarios, al ampliarse el número de objetivos que podían batir.

Entre esas capitulaciones otorgadas en la década de los sesenta podemos citar las firmadas en 27 de abril de 1564, con Álvaro de Mendaña, para descubrir las islas que están en el mar del Sur, seguida por otra, el 12 de diciembre, con Juan de Vitoria, «para descubrir y pacificar las provincias del río Dairien», en tanto que el 20 de marzo de 1565 será a favor de Pedro Menéndez de Avilés para la conquista y población de la Florida y, el 29 de julio, con Jorge Quintanilla para descubrir «el paso de la mar del Norte a la del Sur». Finalmente, la década se agotaría con la firmada, el 15 de mayo de 1568, con Diego Fernández de Serpa para la conquista de las provincias de la Guayana, y el 10 de julio de 1569 con Juan Ortiz de Zárate para conquistar y

[19] M.N. Sanz de Barutell, 3-734. Real Cédula de 16 de junio.

poblar el río de la Plata, lugar éste en el que en 1558 se habían instalado los franceses, aunque en ese año fueron desalojados de Río Génera por Jaime Rasquin.

La capitulación firmada por Pedro Menéndez de Avilés, que le confería el título de Adelantado, le apartaría de su tradicional misión de General de las armadas de protección. Su nuevo cometido sería expulsar a los franceses de la Florida y poblar aquel territorio con el apoyo de las armadas de Pedro de las Roelas y Sancho de Achineaga, aunque, en 1569, regresaría a la Península para convertirse en General de las flotas de Tierra Firme y Nueva España.

Una de las preocupaciones de Felipe II a lo largo de su reinado, y que llegaría a convertirse en él en una verdadera obsesión, se relaciona con su interés por conocer, en cada momento, el número de unidades navales existentes y operativas, algo muy en consonancia con esa meticulosidad de la que siempre hizo gala, y el afán que demostró por entrar en los problemas con el máximo detalle.

Ya en 1564, solicitó la relación de los navíos y marineros «que están tomados por orden de S. M. y de los que hay en las Cuatro Villas de la costa del mar, Vizcaya y Guipúzcoa», así como las chalupas y pataches embargados en el Puerto de Santa María y Sevilla, seguida por otras muchas listas similares, puesto que en otra que conocemos, fechada en 1574, volvió a reiterar idéntica información [20].

Entre esas relaciones aparecen algunas verdaderamente curiosas, como la que se le elevó en junio de 1572, con los nombres y características de las 29 chalupas disponibles en San Vicente de la Barquera; la lista de los navíos y naos particulares existentes en los puertos de la costa de España, con expresión de sus desplazamientos, dueños, etc., que recibió en septiembre y que comprendía 276 buques, totalizando 6.942 toneladas los menores de 100 toneladas, y 28.361 los que superaban ese desplazamiento, o aquella que se le remitió desde Nápoles el 1 de diciembre de 1575, con las galeras que el Monarca podría disponer en 1576 y que, sin contar las de España, alcanzaban la suma de «150, así como 20 navíos grandes y 40.000 infantes» [21], demostrándose,

[20] M.N. Navarrete, XII, 30, 31, 32, 33, 34 y 35. Real Cédula de 15 de abril de 1564 y Real Cédula de 26 de junio de 1572.

[21] CODOIN, XXVIII, 264.

una vez más, cómo en esa fecha continuaba existiendo una grave desproporción entre las unidades navales asignadas al Mediterráneo y las disponibles en el Atlántico, que pecaban por su cortedad.

Ese deseo de estar informado lo amplió el Rey a otros muchos campos de la actividad marítima, como lo demuestra otra larga serie de relaciones, entre ellas: la de asiento de galeras; la que se refiere a lo que se debía a la «gente de guerra y marinería»; la relativa al sueldo mensual de las dotaciones de armada entre 1563 y 1565; acerca del gasto anual de una galera, tanto en nóminas como en raciones; sobre las presas hechas por las galeras de Francisco de Benavides; las sumas que disponía la Orden de San Juan de Dios para el hospital de galeras y cofradías de ellas; la que se refería al gasto de una armada de 12 galeras y cuatro pataches, con su general, almirante y 3.000 personas de mar y guerra durante un año, etc. [22]. De ahí que, por lo menos en teoría, Felipe II estaba al tanto de los problemas navales, aunque otra cosa era la explotación que hacía de esa información que tan asiduamente recibía y de las medidas que tomaba basándose en ella.

Como anteriormente hemos señalado, todavía se tardará en considerar el Atlántico como el teatro marítimo prioritario. En esos años, aunque el teatro mediterráneo había iniciado ya su ocaso, seguía siendo vital para nuestra seguridad, prestigio y compromisos, al continuar asentándose en dicho mar el eje de gravedad de nuestra estrategia global, dado que la Sublime Puerta, Venecia, Génova, los Estados Pontificios, etc., parecían ser los únicos protagonistas de la Historia.

Tímidas medidas para un rearme naval

En 1560, año del desastre de Djerba, el equilibrio numérico y el despliegue de las escuadras españolas se inclinaba claramente por la acción mediterránea. Es el año en el que el poder naval coaligado que dirigía España y en el que figuraban navíos de Nápoles, Sicilia, España, Génova y, ocasionalmente, de Toscana, la religión y Saboya, contaba con 154 navíos, de ellos 47 galeones y 4 galeazas, a los que era preciso

[22] M.N. Navarrete, XXII, 70, 76, 99, 109. M.N. Vargas Ponce, leg. 9, 6. M.N. Sanz de Barutell, 4-320, 334, 353, y 5-34. CODOIN, XXVIII, 80-269.

añadir las unidades que patrullaban y controlaban los accesos orientales del Estrecho de Gibraltar, pudiendo alcanzar el conjunto la suma de 91 galeras, bien que ese número quedara reducido a 64 como consecuencia de aquel desastre [23].

Sin embargo, ese revés animaría un rearme naval en ese mar, lo que obligaría a Felipe II, para poder participar en él, a contar con dos elementos esenciales: la forma de financiar las nuevas construcciones y disponer de una buena infraestructura, tanto en bases como en atarazanas o astilleros.

Para paliar las insuficiencias presupuestarias en una época de crisis económica, era preciso obtener las sumas que se requerían de diversas fuentes y, muy especialmente, a través del Subsidio de Cruzada.

En enero de 1561, el Monarca obtuvo del Papa dicho subsidio por un período de cinco años, tiempo en el que se esperaba recaudar 300.000 ducados, cantidad insuficiente, según pronto se advirtió.

De ahí que, por un lado, en 1562 se recabase a las Cortes reunidas en Madrid la concesión de un servicio extraordinario, petición efectuada el 12 de diciembre, sesión en la que el Rey expuso a los procuradores la situación internacional en el mar latino y la necesidad de reponer las pérdidas navales sufridas entre 1560 y 1562. Por otro lado, Felipe II presionó a la Santa Sede para alcanzar nuevas concesiones a través del Subsidio de Cruzada, negociación que culminó en julio de aquel año, al otorgar Pío IV 420.000 ducados anuales a lo largo de una década, con efectos retroactivos desde 1560. Esas medidas no sólo paliarían de momento las debilidades presupuestarias, sino que evitaban que se sufragase dicho rearme naval con fondos procedentes de las Indias.

Por lo pronto, la actividad de los astilleros pareció aumentar espectacularmente, y así nos lo recuerda el Obispo de Limoges cuando, en carta de 17 de febrero de 1562, describía las actividades de las atarazanas de Barcelona, para las que

> se han cortado más de 4.000 pies de pinos y abetos con destino a la fábrica de galeras en Cataluña y reinos vecinos [24].

[23] A.G.S. Estado 1059, 69. Carta de 8 de junio de 1560. Felipe II al Virrey de Nápoles. Estado 1125 y A.S. Genova Spagna, 2.2411 (1560).

[24] B.N. París. FR. 16103.144.

Se trataba de un plan naval a medio plazo, por lo que sus resultados se observarían hacia finales de la década, advertencia necesaria, pues los datos que nos ofrecen ciertos documentos se refieren a un año dado, por lo que si observamos, por ejemplo, la lista de buques correspondientes a 1562, puede conducir a valorar negativamente dicho esfuerzo.

Señalamos la posibilidad de una tal apreciación, porque como se deduce de una carta de Felipe II al Virrey de Nápoles, fechada el 14 de junio de aquel año, las flotas coaligadas contaban con 54 galeras españolas, 22 a las órdenes de Andrea Doria y 32 a las de Juan Mendoza, a las que se debían añadir 15 de Nápoles y 30 de Sicilia, Génova y Toscana, lo que representaba una fuerza de 99 galeras para el Mediterráneo, cantidad insuficiente que puede conducir a deducciones pesimistas.

Sin embargo, cuando a finales de agosto de 1564 García de Toledo se hace a la mar para patrullar entre la Península y el litoral norteafricano, disponía ya de 110 galeras, sobrepasando el número de las que se encontraban en actividad en 1559, unidades a las que se debían sumar las chalupas y zabras del Cantábrico, de 60 a 70 toneladas, pero bien artilladas, que Álvaro de Bazán, entre 1562 y 1564, recibiría y organizaría como unidades auxiliares en los puertos levantinos, así como un cierto número de fustas y galeotas, en general arrebatadas a los berberiscos.

Asimismo, en 1563 Felipe II obtuvo del Subsidio de Cruzada 750.000 ducados, producto de aquella concesión por diez años, suma que se iba a consagrar a la construcción de 60 galeras por cuenta de la Iglesia, cantidad que en 1565 ascendería a 1.970.000 ducados.

A ese rearme mediterráneo se debían añadir las nuevas construcciones que se llevaban a cabo en diversos puntos del Mediterráneo central, como Génova, Sicilia, Saboya y Nápoles, ya que muchas de esas unidades serían tomadas a sueldo por España, pues basta citar las 100.000 coronas pagadas a Juan Andrea Doria, con tal fin, en la Feria de Octubre [25].

A propósito de las unidades que con frecuencia se tomaban a sueldo, se debe señalar que puesto que las necesidades de la estrategia

[25] A.G.S. Estado 1050, 137. C.S.P. Venecia, VII, 310.

española sobrepasaban las posibilidades financieras de los medios disponibles y aunque, en principio, Felipe II parecía reacio a abusar del sistema de asientos, tal como lo da a entender cuando en marzo de 1566 firma con el Duque de Florencia una capitulación, para que éste sirva con diez galeras propias durante cinco años los imperativos que imponían los acontecimientos a su política le obligarían y hasta forzarían a continuar sirviéndose de dicho sistema.

En su decisión influyó el disponer de una Relación levantada en 1559 sobre los asientos de galeras efectuados en el reino de Nápoles desde los Reyes Católicos, que le hizo ver cómo sus antecesores no habían dudado en recurrir a dicho sistema cuando las necesidades operativas o una clara urgencia les forzaban a ello, pero también para poder afectar buques a un servicio público, es decir, naves de enlace o postales portadoras de despachos para lejanos puntos de la Monarquía.

Esos asientos se multiplicarán y afectarán tanto al Mediterráneo como al océano Atlántico, pues si en 1566 permitirá se suscriba un asiento con Juan Andrea Doria relativo al sueldo y mantenimiento de «once galeras sutiles y una bastarda», el 1 de enero de 1568 lo hará con Jorge Grimaldi para el mantenimiento de dos galeras durante cinco años, seguido, el 17 de abril, de asientos con los capitanes Tomás Lupián, Berenguer Borrás y Joaquín Centella «para servicio con tres galeras» [26].

Ese sistema continuará utilizándose en el futuro, pues muchos años más tarde, el 21 de septiembre de 1582, Lope de Avellaneda, en nombre de S. M., firmará un asiento con los armadores de Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas para «la fábrica de navíos a sueldo hasta 15.000 toneladas», año, por otra parte, en el que el Monarca se verá obligado a «tomar a sueldo navíos arraguceses, venecianos y levantiscos» para afrontar la jornada de las Islas Terceras [27].

Pero quizá por su envergadura descuellan tanto el asiento suscrito con Julián de Isasti, en 1589, para construir 12 galeones, idéntico número, por otra parte, al que se comprometieron a proporcionar en 1590 los capitanes de Ragusa Pedro de Ibella y Esteban Dolisti, como

[26] M.N. Sanz de Barutell, 5, 35. Real Cédula de 9 de marzo de 1566. R.A.H. Col. Jesuitas, CIX, 479, 483, 485. M.N. Sanz de Barutell, 3, 208.

[27] M.N. Sanz de Barutell, 5, 47 y Navarrete, XXII, 8.

el que se firmó el 3 de abril de este último año, con el contador Antonio Gutiérrez, para

> poner a punto 8.000 toneladas de navíos e 42 bajeles marinados con 800 hombres de mar y 800 de guerra, que naveguen de ordinario destos reinos a los de Flandes [28].

También señalaremos que Felipe II, quien desde los tiempos en que su padre le asoció al gobierno no se había mostrado partidario del sistema de embargos, se verá forzado a aceptarlo en numerosas ocasiones desde los comienzos de su reinado. Ése es el caso de lo sucedido en 1564 con las 50 chalupas y los dos pataches embargados en el Puerto de Santa María y «ocho en el río de Sevilla», embarcaciones en las que se tuvieron que emplear ciertas sumas, para ponerlas en condiciones de «navegar y pelear» [29].

No obstante, esa política de rearme naval en el Mediterráneo, que incomprensiblemente no alcanzó al Atlántico, se frenaría en 1568, quizá debido a que los turcos, enemigos de la Cristiandad y máximos rivales de España en el Mare Nostrum, continuaban dando la sensación de proseguir replegados en el fondo del Mediterráneo oriental. Ese sentimiento favorecía a nuestra estrategia, ya comprometida en Flandes, pues permitía a España disponer de una total libertad de movimientos y seguridad en sus líneas de comunicaciones con Italia, especie de tregua que, de paso, permitiría a Felipe II concentrarse en la limpieza de los corsarios que surcaban el Mediterráneo occidental.

Todos los avisos que llegaban de Turquía parecían indicar que esa inactividad turca, en el mar, era producto de las luchas de éstos en Hungría y Persia; del advenimiento de Selim II, poco dado a aventuras exteriores; de las pérdidas sufridas en las campañas iniciadas por Solimán; de la escasez de alimentos y de la peste que asolaba al Imperio Otomano, asistiéndose, por ello, a una calma tensa sólo alterada por el mutuo temor a una incursión audaz o a una guerra generalizada, lo que impulsaba a no bajar la guardia a la Cristiandad [30].

[28] Sanz de Barutell, 5, 47, 48. Real Cédula de 6 de marzo y Col. Jesuitas, CV, 404.

[29] Navarrete, XII, 102-103.

[30] Avisos a Constantinopla de 10-3-1567, 8-1-1568 y 17-5-1567. De Corfú de 28-4-67. De Cefalonia de 21-4-6. A.G.S. Estado, 1056, 23, 47, 57, 60 y 126.

Sin embargo, la realidad era bien distinta, pues en los planes turcos, que pronto se desvelarían, figuraba como su primer objetivo el aislamiento de Venecia, proyecto que sería inmediatamente alterado ante la rebelión de las Alpujarras, iniciada en 1568, al ofrecerse al turco un aliado inesperado y una cabeza de puente en el Mediterráneo occidental.

Ese acontecimiento es el que provocará un recrudecimiento de la actividad naval, tanto en su faceta de guerra menor o acción guerrillera en la mar, ejercida por el corso, como la de las grandes empresas, consecuencia directa de la campaña turca sobre Chipre y posiciones venecianas en el Mediterráneo central, operaciones cuya gestación Madrid conocía desde hacía tiempo.

Aunque en el Atlántico el corso también había existido siempre, hasta el siglo XVI fue de intensidad limitada, con acciones esporádicas proyectadas sobre ciertos puntos muy específicos de su inmenso litoral. Realmente iba a tomar forma y gran vigor a partir de 1520, al revelarse a los estados europeos, en formación o consolidados, pero débiles para hacer frente abiertamente a la principal potencia del tiempo, como era España, como el tipo de guerra que, aunque menor, era la única que podían practicar, en tanto no constituyeran un poder naval capaz de disputarnos el control océanico.

Por el contrario, en el Mediterráneo la piratería fue algo consustancial con sus aguas desde la más remota antigüedad, habiendo sufrido altibajos en función de la época histórica y de la coyuntura del momento, pero demostrando, en todas las circunstancias ser un oficio lucrativo, pues hasta la apertura de las derrotas atlánticas, el comercio marítimo en el Mediterráneo se distinguió por su actividad y gran densidad de tráfico.

Una característica propia de la piratería en el Mare Nostrum, a partir del primer tercio del siglo XVI, fue su recrudecimiento, al convertirse no solamente en una profesión muy rentable para los particulares, sino al advertir los estados, tanto cristianos como musulmanes, que esa guerra encubierta e ilícita podía servirles como medio de adquirir una prepotencia económica y política.

Por otra parte, la práctica desaparición de las grandes batallas navales en el Mediterráneo, a partir de Lepanto, hará aumentar la audacia de los piratas, hasta el punto que entre 1560 y 1570 todo el Mare Nostrum se verá infectado, especialmente de berberiscos, con bases en Ar-

gel, Trípoli, Orán o Tetuán, que operarán en grupos y hasta en escuadras, práctica que alcanzará a Venecia, a las naves de los caballeros de Malta, de Sicilia, Toscana y hasta a navegantes peninsulares de Almería, Tarragona o Palma, no librándose nuestras costas de esa amenaza. Así, si el 7 de julio de 1559 14 galeras y queches hicieron acto de presencia ante Tarifa, en junio de 1566 lo harían ante Málaga, donde capturaron 28 naves vizcaínas, alcanzando sus depredaciones hasta las costas del Algarbe, en Portugal, lo que motivó que en 1560 las Cortes de Castilla se hicieran eco de tal situación ante la «desolación y abandono de las costas peninsulares» que la acción berberisca provocaba.

Ese estado de tensión y hostilidad en el Mediterráneo será el que conducirá a la firma, el 27 de mayo de 1571, de la Liga Santa, la que combatirá en Lepanto, victoria que nunca se supo explotar, asistiendo impasible al triunfo turco en La Goleta y Túnez, en 1574, hecho que indicará el punto culminante o de su máxima expansión, pues a partir de ahí el poder naval otomano se replegará de nuevo al fondo de los Dardanelos, lo que permitirá una larga tregua que alcanzará hasta 1591 y señalará que la guerra mayor entre armadas dejaba definitivamente de tener por escenario el Mare Nostrum.

No obstante, todavía asistirá a la expedición de Morea, en apoyo de Venecia, para salvar Candia y Zante, y aunque podrá observarse una parecida concentración de fuerzas navales a la habida en los días de Lepanto, 211 galeras, 4 galeotas, 6 galeazas, 60 transportes y otros buques menores, no se alcanzará el encuentro decisivo. La razón radicaba en que el poder naval turco se encontraba ya en una total descomposición, tanto por la inacción de que desde hacía años había dado muestra, como por jugar un papel subordinado en las nuevas orientaciones estratégicas turcas, claramente volcadas hacia Persia y el océano Índico.

Aquella inacción naval que se impondrá en las últimas décadas del siglo en el Mediterráneo y que tampoco animarán las esporádicas empresas de Túnez, conquistado el 11 de octubre de 1573 y perdido el 13 de septiembre de 1574, a pesar de los efectivos utilizados, 107 galeras y 31 navíos, a los que se deben añadir el galeón del Duque de Toscana y buen número de transportes y buques auxiliares [31], condu-

[31] Sobre la expedición se han barajado infinidad de cifras, llegándose a afirmar que Don Juan de Austria disponía de 200 a 350 galeras. Ver cartas de Juan de Soto a Felipe II y de éste al Duque de Terranova. A.G.S. Estado, 1140.

cirá a una tregua con Constantinopla en 1578, prorrogada en 1581, 1584 y 1587, quizá por advertir, tardíamente, nuestra estrategia que en el horizonte habían emergido los poderes mundiales del futuro y que, aunque todavía incipientes, encarnaban las agresivas flotas de Inglaterra y de los rebeldes flamencos.

Tanto el citado Tratado de febrero de 1579 con los turcos, que sorprendió al mundo europeo por estipularse a los siete años de la victoria de Lepanto y que fue inspirado por Juan de Silva, Conde de Portoalegre, y materializado por el milanés Juan de Marigliali, a quien se creía cautivo del Sultán, como el acuerdo suscrito con el califa de Fez, rival del Sultán, que permitiría la ocupación de Larache, fue un triunfo político-estratégico que respondía a una previsión o visión a largo plazo.

Por lo pronto, Felipe II logró un gran éxito internacional, pues si Isabel de Inglaterra manifestó a Bernardino de Mendoza sus deseos de amistad y paz, y Venecia aseguró a Juan de Idiáquez su intención de no participar en ninguna empresa contra España, Juan de Vargas, embajador en París, desorientaba a Catalina de Médicis, en tanto que los príncipes alemanes e italianos demostraban su temor o simpatía ante el nuevo sistema que había planteado España y que trastocaba la configuración de la escena política y estratégica internacional, feliz panorama que, por desgracia, iba a gozar de efímera vida.

Solamente el Pontífice, Gregorio XIII, aparecía como una excepción, al amenazar a Felipe II por medio de Felipe de Sesa, su nuncio en Madrid, y maniobrar, a través del Cardenal y Legado Pontificio Riario, para evitar la intención del Monarca español de invadir Portugal, sin que pudiera aquél lograr su objetivo, puesto que al llegar el segundo a Badajoz, la ocupación de Portugal se había puesto ya en marcha.

Esa ocupación, consecuencia de la muerte del rey Don Sebastián, ofrecía a España el imperio portugués, completándose el dominio de América con la integración de Brasil, haciéndonos señores del Atlántico Sur mediante la anexión de Cabo Verde y asentamientos portugueses en África Occidental, y ofreciéndonos, de paso, las Indias Occidentales, así como una cabeza de puente sobre China y prácticamente también sobre el Japón.

Con Portugal integrado en la Monarquía, todo daba a entender que el Atlántico había terminado por tomar relevo al Mare Nostrum y que era preciso adaptarse al nuevo teatro del porvenir, sin que faltasen

señales de esa transición, puesto que ya en mayo de 1572, año de la expedición a Morea, el Duque de Medina Sidonia dejó la Península al frente de 50 navíos, rumbo a la Esclusa, puerto en el que se le debían incorporar 30 más, haciendo así nuestro poder naval un masivo acto de presencia en uno de los grandes teatros del futuro, el del Canal de la Mancha-Mar del Norte.

El Atlántico, mar de la decisión

Como muy bien señala Braudel, a partir de 1570 el Atlántico se convierte en motor de la Historia de la Humanidad, transformándose en el escenario de los conflictos que más van a afectar a nuestra política y estrategia: lucha por el dominio del Atlántico en su fase más crítica y aguda; expedición a las Azores en 1582-83; guerra de Irlanda; conflicto con Isabel, que conducirá a la empresa de Inglaterra; guerra con Francia y ocupación parcial de Bretaña, etc., pudiendo, incluso, afirmarse que la ineficacia de la operación naval a Morea y la empresa de Túnez se vieron ya condicionadas por los esfuerzos que recababan los teatros atlántico y europeo, aunque nuestra diplomacia todavía tardará en apercibir el trascendental cambio que se había operado.

Sin embargo, hasta la anexión de Portugal en 1580, los ataques a las ciudades costeras del Caribe y otros puntos, o los abordajes a las flotas en alta mar, aunque eran acontecimientos corrientes que ya no llamaban la atención, preocupaban a la Corte.

Esa falta de seguridad había sido advertida por el Monarca, no sólo por ser consciente de la escasez de medios en el Atlántico, sino porque esa situación le había sido continuamente recordada en los numerosos informes recibidos a lo largo de los años sesenta, a partir del que, en 1564, le dirigió Bartolomé Carreño, Capitán General de navegación de las flotas de las Indias, cuya misión era buscar y combatir a los corsarios que amenazaban La Española, Cabo de Vela y región del río Hacha, hasta los avisos del Cabildo de Cartagena de Indias, fechados el 30 de septiembre de 1568, en los que se le comunicaba que desde hacía un año se observaban movimientos de navíos sospechosos, habiendo sufrido, a principios de julio, la presencia de «cuatro navíos grandes y seis pequeños de Juan Acte», nombre que dieron al conocido John Hawkins, u otro del año siguiente, en el que se le transmitía

la amenaza formulada por «Juan Esquin, inglés, que al tiempo que partió, juró y prometió volver con mayor poder» [32].

Por otro lado, Felipe II en los años setenta se dio perfecta cuenta de que para nada servían los buenos oficios de sus diplomáticos si se tiene en cuenta que, entre 1561 y 1571, su embajador en Londres no había hecho otra cosa que presentar queja tras queja a la reina Isabel y al primer ministro Cecil sin obtener, prácticamente, ningún resultado.

Claro es que, realmente, esa acción diplomática no fue conducida con la energía que reclamaba el caso, pues a las protestas, más o menos rigurosas, seguían otros oficios de suma bondad. Claro ejemplo de ello se dio el 7 de octubre de 1564, cuando después de que Diego Guzmán de Silva comunicase a la reina Isabel que «si no ponía remedio a las depredaciones en la mar», su rey, Felipe II, se vería obligado a acceder a las reiteradas peticiones de sus súbditos «que reclaman armar navíos», lo que hasta allí había evitado por temor a los resultados, por «hallarse armadas ambas partes», unos días más tarde, el 16 de noviembre, el Rey ordenaba al mismo embajador que tratase de granjearse la amistad de Isabel «que domina el flanco de las comunicaciones marítimas con Flandes» y «le diréis que os envío a que residáis cerca della como mi embajador ordinario, con órdenes de hacer todo lo que en vos esté para complacerla en todas las cosas... la aseguraréis que no quedará nada por nuestra parte con tal objeto, como ya lo sabe muy bien ella, por mis actos hasta aquí y por las ofertas que le he hecho», misiva que reflejaba una toma de actitud defensiva por parte española, que no podía conducir a otra cosa que a animar la política agresiva inglesa [33].

Esa situación es la que impulsó a Felipe II a exponer a las Cortes, reunidas en Córdoba y Madrid a lo largo de 1570 y 1571, la necesidad de prevenir ese estado de cosas y, de paso, recordarles lo que requería la seguridad de los mares y del comercio con las Indias. Aunque obtuvo el respaldo de los procuradores, su escaso entusiasmo impidió al Monarca solicitarles un apoyo financiero con el que constituir una nueva armada, sin que nada cambiara cuando, en 1572, presentó a las

[32] A.G.I. Santa Fe, 62. Carta de 16 de julio de 1569.
[33] A.N. París, K. 1565. Correspondencia.

Cortes dos relaciones sobre hechos que acababan de acaecer y mostraban la necesidad de atajar dicho peligro.

Esas pruebas no eran otras que una carta fechada en Cartagena de Indias el 22 de septiembre y firmada por su gobernador Francisco Bernaldino de Lugo, en la que daba cuenta de los daños causados por corsarios ingleses y franceses, por lo que reclamaba se aumentase la precaria presencia naval española en aquellas aguas, por lo menos, enviando dos galeras que «puedan dar réplica y protección hasta Honduras». La otra prueba era asimismo una carta fechada en La Habana, el 27 de noviembre del mismo año, por el portugués Antonio de Couto, maestre de una carabela, quien comunicaba a la Casa de la Contratación de lo acaecido con tres buques corsarios ingleses, que lograron darle caza en el Golfo de Urua, lamentándose de la inexistente protección naval española en tales parajes.

El impacto que causaron entre los procuradores esas revelaciones lo aprovechó el Rey para emitir, el 8 de abril de 1573, una Real Provisión con instrucciones para los generales de las flotas y armadas que se despachaban «desde la Casa de la Contratación de Sevilla para las provincias de Tierra Firme y Nueva España», comunicándoles, al mismo tiempo, que había decidido no sólo sostener armadas ordinarias, sino formar una nueva a cargo de Pedro Menéndez de Avilés, con la misión de «excusar los daños» que los corsarios causaban en tierras americanas.

Esta armada, que recibió el nombre de Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, obtuvo para su mantenimiento una asignación de 60 quentos de maravedises de las cajas de Nueva España y del Perú, aunque a causa de una propuesta de Ovando, Presidente del Consejo de Indias, quien pretendía disolverla aduciendo razones económicas, aquella cifra se rebajaría a 45 cuentos en 1576, para volver a aumentarse a 60 cuentos en 1578 [34], agrupación que reforzaría a la conocida flota de Barlovento, constituida por débiles pataches.

Claro es que nuestras obligaciones globales eran de tal magnitud y las disponibilidades tan escasas, que se hacía imposible disponer de un poder naval capaz de proteger el inmenso litoral de la Monarquía, pues, en ese mismo año, no sólo América sino las costas peninsulares

[34] CODOIN, 2.ª ser., XIV, 57-58.

e insulares sufrieron acometidas ajenas, como lo demuestra, entre tantos ejemplos, el ataque a Ribadeo, en Galicia, en 1570, o la relación que elevó fray García de Iracheta al Rey, en 1572, sobre lo que había sucedido en la isla de la Gomera «con los herejes corsarios de La Rochela».

A este respecto, debe señalarse que La Rochela y otros puertos franceses atlánticos continuaban constituyendo desde 1520, como ya vimos, bases de apoyo corsario en Francia, razón de que mantuviéramos una red de agentes para informar sobre los movimientos navales en los diversos puertos. Entre las informaciones recibidas pueden citarse, entre otras, las siguientes: las advertencias que, en 1565, elevó el capitán Gregorio Ugarte anunciando la expedición que preparaban los franceses «con 50 navíos y 20.000 hombres», información, sin duda, exagerada; de Jerónimo Pardo, correo mayor de Burgos, de 14 de diciembre de 1570 que decía: «el día de ayer ha llegado un peón partido de La Rochela, el 20 de noviembre, informando que en aquel puerto había muchas naves gruesas corsarias y alguna aparejando para ir a la Guinea, quedando también allí la armada de Vendôme, el almirante, y las de los príncipes Condé y Bearne»; los informes que el 25 de diciembre de 1570 y 25 de junio y el 1 de julio de 1571 elevó Frances de Álava, Consejero de Guerra, desde París y Lubiens, a Felipe II y al Duque de Alba sobre los armamentos navales que se hacían en los puertos de Bretaña para salir en busca de las flotas de Indias; la misiva de Diego de Zúñiga, redactada en París el 14 de diciembre de 1575, dando cuenta de que Estronci y un italiano llamado Jacobo se habían hecho a la mar, desde Saint-Malo, con idéntico objetivo; o, por último la fechada en Brest, el 24 de mayo de 1577, anunciando que se aprestaban 8 naos en Burdeos «para ir a robar a la carrera de Indias», así como que algunos armadores vendían efectos de sus haciendas «esperanzados de que los robos les valdrían más» [35].

Idénticas redes se mantenían en Inglaterra, de donde procedían las siguientes informaciones: carta del embajador Diego Guzmán de Silva, el 3 de agosto de 1566, con una relación de los puertos ingleses en donde «se fabrican los mejores y más fuertes navíos para la navegación a Indias»; aviso del 24 de julio de 1571, desde Londres, en la que Gue-

[35] A.N. París, K. B.83-84. Correspondencia.

rrero de Spes informaba sobre «las naves que se reúnen en el puerto de Broage para salir con el Conde Ludovico y que puede ser para echarse sobre la armada que viene de Indias»; nota de Antonio de Guaras al Comendador Mayor de Castilla, desde Londres, el 13 de enero de 1574, dando cuenta de la salida de 3 naos de ese puerto y dos de Plymouth con destino a Panamá o Nombre de Dios y que de El Havre y Dieppe iban a salir naves francesas con idéntico destino; otra del mismo agente de 26 de mayo de 1576, comunicando «la próxima salida del capitán Forviser con una nao de 30 toneladas, para el Catay»; misiva de Bernardino de Mendoza al Rey, enviada desde París el 25 de marzo de 1578, en la que remitía una carta de navegación que «hacen los ingleses de los mares del Sur»; aviso del mercader inglés Eduard Milland, que vivía en San Sebastián, sobre la armada que se preparaba en Inglaterra «llevando bastimentos para dos años, para interceptar el camino de las Indias de S. M.»; otra de 10 de junio de 1579, dando cuenta de la salida de Drake de Plymouth en noviembre, con tres naves y dos chalupas para los mares del Sur, así como la arribada a Bristol, el 2 de junio de ese año, de una de aquéllas, a la que Drake dejó en el Estrecho de Magallanes «al no poder seguirle» [36].

No faltan en esta década episodios que enseñan cómo las diferentes Cortes europeas pretendían imprimir respeto y hasta legalidad a sus acciones, provocándose curiosas demandas y negociaciones diplomáticas que, aunque no incidían en el desarrollo de la lucha oceánica o en la adquisición de áreas de influencia, demuestran, una vez más, el cinismo de los Estados en defensa de sus intereses.

Ése es el caso de las negociaciones que siguieron a las cartas del embajador español en Lisboa, Juan de Borja, fechadas el 5 y 31 de agosto de 1570, en las que daba cuenta de las graves infracciones que cometían los portugueses en aguas de La Especiería, la falsificación de cartas de marear capturadas a navíos españoles y el contrabando que ejercían súbditos lusitanos con Santo Domingo, lo que originó una reacción oficial que no sería ni atendida ni considerada por la Corte portuguesa.

Otro caso similar se produjo en 1578, después de capturar los franceses a los maestres Alonso López Escanilla y Diego Villar, cuando

[36] A. Moral Fatio, *Op. cit.*, IX.

regresaban, el primero de La Española y el segundo de Puerto Rico. Conducidos a Broage, su gobernador Monsieur Lanzaque permitió a los corsarios descargar y vender la mercancía, a cambio de la entrega de la tercera parte de la suma obtenida. Como en el caso anterior, esa captura motivó una nota de protesta ante el rey francés, quien dio toda clase de explicaciones a Vargas Mexía, embajador en París, y le comunicó que inmediatamente ordenaba embargar la carga y soltar a maestres y navíos.

Sin embargo, se trabajaba de palabras sin contenido alguno, puesto que, si es verdad que naves y maestres fueron liberados, la carga se vendió en 18.000 ducados, cuando su valor real ascendía a 40.000, apropiándose el citado gobernador de 6.000 ducados e ingresando el resto en cuentas de la ciudad.

Pero a pesar de disponer de tan exhaustiva información sobre los movimientos navales de nuestros declarados o solapados adversarios, por múltiples causas esa información era de difícil análisis y explotación, a comenzar por la inexistencia de un órgano tipo Estado Mayor, pues el Consejo de Guerra encargado de la preparación de la fuerza y conducción estratégica, o el Consejo de Estado que dirigía la política y, por ello, la guerra, no disponía de elementos humanos ni técnicos para efectuar dichos análisis.

Por otra parte, hubiera sido muy difícil no ya analizar la información, sino explotarla, y ello por los retrasos que sufrían los informes hasta llegar a su destino. A todo eso se debían añadir las dilaciones que imponía su lectura y toma de una decisión, a partir de la cual aquellas dilaciones se incrementaban con la demora en la llegada de las órdenes a las armadas encargadas de llevar a cabo la misión, por lo que, en su conjunto, esa información era prácticamente inoperante.

Clara muestra de ello nos la ofrecen tres acaecimientos situados en tres lugares muy alejados entre sí: las costas del Nuevo Reino de Galicia, las Islas Terceras y Filipinas.

— La presencia de cuatro buques franceses en la llamada Punta de los Frailes, con el consiguiente desembarco y saqueo del litoral, acción llevada a cabo en octubre de 1574, llegó a conocimiento del doctor Orozco, gobernador de dicho reino, el 16 de noviembre, mediante una carta que le remitía un tal Andrés Maldonado, fechada en el Valle de

las Banderas de la Provincia de Compostela, el 4 de aquel mismo mes [37].

—La nueva de haber recalado, el 23 de marzo de 1574, en la Isla Tercera cuatro buques corsarios, seguidos días después por dos más «de su conserva que se habían rezagado», llegó a la Casa de la Contratación de Sevilla en el mes de julio, gracias a una carta de Hernán García Jacques, fechada el 4 de junio en dicha isla. Esa presencia, que ratificaría otra misiva, de 16 de junio, del mismo Hernán García, pero dirigida esta vez a Antonio Díez, vecino de Lisboa, sobre «los muchos corsarios franceses que andan por estas aguas», provocaría, meses después, la salida en agosto de ocho galeones «parte de ellos con dirección a las islas y otros a la patrulla de la costa lusitana», informe muy similar, en plazos de tiempo, al enviado por García de Palacio, oidor de la Real Audiencia de Guatemala.

—Por último, será con casi un año de retraso cuando se conozca en la Corte el ataque efectuado por el corsario Limahon sobre Manila «que fue sobre aquella isla con 70 naves», merced a la carta enviada por fray Agustín de Alburquerque, desde aquella ciudad, el 15 de julio de 1575.

A título anecdótico y en relación con García de Palacio, señalaremos el gran significado que tuvo, y que continúa teniendo, uno de los párrafos de un informe al Rey, fechado el 8 de marzo de 1578, en el que, depués de proclamar su lealtad y su servicio a España, exponía, entre otras cosas «...la entrega y muerte de mi hermano Pedro en Lepanto, de mi hermano Juan en el socorro de Malta, de Lope sirviendo y del menor Felipe en Nápoles, como alférez...». Se trata de un párrafo que nos debe hacer reflexionar por el sano orgullo que deja traslucir y su creencia en unos valores y principios hoy devaluados. Sin duda alguna, la pasada grandeza de España se basó en entregas, como ésa, de familias enteras que sin pedir contraprestaciones asumieron las empresas que exigía la patria como algo obligado, sin anteponer a ellas sus intereses o razones personales, pues para esos españoles del siglo XVI, España estaba por encima de cualquier otra cosa [38].

[37] B.N. París. Fondos franceses. Ms. 3.162.21.
[38] A.G.I. Col. Indias, 74.

En 1575, la experiencia de muchos años de navegar en flotas y los resultados que hasta allí habían ofrecido los buques de escolta y patrulla atlántica, suscitaron una polémica, al sostener ciertos mandos que «los navíos de alto bordo no hacían efecto» y, por otro lado, que los despliegues navales en misión de cobertura y apoyo indirecto o directo tampoco habían sido muy efectivos, pues «los corsarios siguen haciendo muchos daños».

Ello motivó que el 14 de agosto de aquel año se propusiese al Monarca que se afectara a aquella misión «galeras y fragatas», así como su despliegue y misión, asignándose como zona de patrulla a las segundas, desde Punta de Caballos hasta Santa Marta, y de la isla la Margarita hasta la de la Dominica, mientras que otras permanecerían frente al litoral de Puerto Rico, Santo Domingo, Jamaica y Cuba,

> costeándolas por la banda norte y la del sur y que atraviesen desde el Cabo San Antón al de Catoche, corriendo la costa hasta San Juan de Ulúa y atraviesen desde la de Pinos, en Cuba, al lado de Camarón, en la costa de Nueva España, y vayan la costa en la mano, hasta Punta de Caballo y corran la costa de Florida desde el Cabo de los Monteros, hasta el de Santa Elena.

Por su parte, al Comendador Gil de Andrade se le ordenó que al frente de las galeras se situase en las proximidades de San Vicente, con el fin de proteger la recalada de las flotas en esa zona, viéndose reforzado por dos naos que «el factor Francisco Duarte tenía aprestadas para enviar a Laredo, por orden del Rey, así como carabelones de aviso» [39], fuerza que, a finales de 1577, aumentaría su potencia al alcanzar el número de sus unidades las 18 galeras.

Al mismo tiempo, se tomó otra medida hasta allí inédita, como era el ordenar a las flotas para su viaje y navegación unas derrotas alternativas, prescribiéndose, en cada caso, a los generales de ellas los rumbos que podían tomar en caso de sufrir temporales o la acción corsaria, siendo la flota de Nueva España escoltada por cuatro galeones y dos fragatas, al mando de Diego Flores de Valdés, y «de dos naos de armada, capitana y almirante suya», la primera a la que el 2 de agosto

[39] Real Cédula de 2 de julio de 1575.

se mandó arribase a Vigo o La Coruña, en lugar de hacerlo en los puertos andaluces, «tal era el cuidado que entonces había en la mar».

Finalmente, se asistiría igualmente en ese tiempo a una perfecta organización o, si se desea, sincronización en la formación de las flotas, especialmente las que se constituían en La Habana y que recogían unidades procedentes de diversos puntos del Caribe y las Antillas.

En 1576 se ordenó a Francisco de Luján que, después de que los seis mejores navíos de la flota que había conducido a Tierra Firme tuvieran prioridad en la descarga en el punto de llegada, con el fin de cargar en ellos y en algunos otros navíos de la armada de Francisco de Eraso, General de la Armada de la Guarda de Indias y constituida, a la sazón, por dos galeras, cuatro navíos y dos bajeles, «el oro y la plata que hubiera», zarpara sin dilación para La Habana. Por su parte, Eraso, con el resto de la armada y otros seis navíos de la flota de Luján, continuará en los puertos terminales, finalizando su descarga antes de incorporarse a la agrupación anterior, que ya debía encontrarse fondeada en La Habana.

En cuanto a la flota de Nueva España, al mando de Diego de Maldonado, debía asimismo trasladarse a aquel puerto cubano y aguardar allí, hasta el 24 de junio, a Francisco de Eraso, formándose, entonces, un gran convoy con las tres agrupaciones allí concentradas, para trasladarse conjuntamente a la Península.

Pero a pesar de todo, el problema crucial residía en el corto número de unidades que constituían la llamada Armada de Barlovento, creada en 1563 para proteger los territorios ultramarinos, así como el reducido número de escoltas de las flotas, cuyo promedio había descendido de seis bajeles, en 1542, a cuatro, en 1553, manteniéndose este número posteriormente [40].

De ahí que no pudiera extrañar que a pesar de todas esas medidas los corsarios prosiguieran manifestándose activamente, lo que provocaba continuas quejas, siendo especialmente duras las provenientes de la Real Audiencia de Santo Domingo, organismo que acusaba abiertamente esa indefensión, al señalar que no había «acudido como debiera

[40] De la organización de esa flota de Barlovento, o de la de las galeras de Tierra Firme y Cartagena de Indias, se ocupaba, desde 1550, la llamada Junta de Armada, así como del control de fuerzas en el Atlántico. M.N. Navarrete, XXII, 171.45, y XXVII, 441.55.

el capitán Álvarez Flores, que entonces estaba en las Indias con la armada de Nueva España, al mando del general Juan Gómez de Medina», llegándose, incluso, a ver, en enero de 1578, a siete navíos franceses con una galeaza de 30 remos, fondeados impunemente varios días ante al puerto de La Habana.

Ese panorama es el que en marzo de 1576 movió a Antonio Manrique, General de la Flota de Nueva España, a propugnar que para guardar las costas de las Indias, ante la falta de unidades idóneas, se construyesen «saetias» en ultramar [41], elevando una memoria al Rey en tal sentido, una vez que arribó a Sevilla.

En la memoria exponía

> que a lo más, tengan 1.500 palmos, que son 300 toneladas, y dos cubiertas de suerte que pudieran navegar con 50 marineros y 20 remos por banda... que puedan acompañar galeras, porque naveguen con vela latina mucho más quellas y puedan tomar puerto donde lo tomaren las galeras... puedan caminar a remo en falta de viento, a tres millas por hora y son de menos coste y peligro que las galeras... pueda llevar cada saetia cuatro cañones agalerados en proa y dos en popa; ocho cañones pedreros, de 25 quintales por banda y 30 esmeriles y cuando éstos fuesen de un cabo, servirían en lugar de 150 arcabuces, metiendo la munición de pólvora y soldados necesarios para ellos... teniendo viento, caminan la vela más que las galeras, aunque no andan a orza como ellas, sino a remos... de armada han de llevar 150 hombres cada una, con 50 marineros, y puede combatir a tres galeras... costará cada una, a la vela sin la artillería, 3.000 ducados, entretiénense con poco coste, mientras no sirven, porque se pueden guardar con cuatro hombres... navegan en invierno y verano y sufren cualquier tormenta mejor que otros navíos y, en caso necesario, embisten a una playa sin peligro ni daño...

Por supuesto, estas unidades debían construirse en las Indias, en donde desde hacía años se asistía a un incremento en la actividad de sus astilleros. En 1579 se construían en Panamá dos galeones y nueve galeazas, quizá, al designarse dicho lugar para la botadura de buques, con destino al Virreinato del Perú, lo que originaba celos y lamentos

[41] Se trataba de un buque propio del Mediterráneo occidental. Ver P. Pantera, *La Armata Navale*, 1614, I.

en otros territorios ultramarinos, como lo demuestra el memorial elevado a Felipe II, el 5 de julio de 1578, por Andrés de Ayala, vecino de México, quien se hacía eco de esa situación, al señalar las ventajas que ofrecía «hacer armada en Nueva España y no en Panamá». Esa polémica la cortó, en parte, Francisco de Toledo, Virrey del Perú, cuando por Real Provisión de 2 de enero de 1580 ordenó estimular la construcción propia de navíos de gran porte en «el mar del Sur» [42].

Era una decisión consciente y consecuencia de la creciente aparición de corsarios ingleses en las aguas meridionales del Pacífico, que obligaba a aquellos territorios a organizar su propia defensa. De ahí que, en 1580, el Rey aprobase las medidas que en esa esfera había tomado el citado Virrey, a quien además ordenaba que en los astilleros del Callao se construyesen dos galeras y dos bergantines para la guarda de aquellas costas [43]. Claro es que esos buenos deseos olvidaban las penurias financieras siempre presentes. En 1576, cuando se difundió entre los capitanes generales de las flotas una resolución real tendente a disminuir los gastos que ocasionaba el mantenimiento de éstas, el sustento de las dotaciones y la compra de pertrechos, gastos que se situaban en 60 quentos, de ellos 30 que correspondían al sostenimiento de la flota de Tierra Firme y una cantidad similar a la de Nueva España, se dictaminó que, en lo sucesivo, esas cantidades debían rebajarse a 45 quentos, adjudicándose la mitad de esa cantidad a cada una de aquellas flotas.

Hay que admitir que, como sucede en la actualidad, el coste para crear y mantener a las fuerzas navales en el siglo XVI se incrementaba espectacularmente con el paso de los años, no como consecuencia de una mayor sofisticación de los equipos, de los costes de producción, o del lógico encarecimiento de los materiales, sino por el paulatino empobrecimiento de nuestro Tesoro Público, que se veía incapaz de sostener adecuadamente todas nuestras múltiples empresas y obligaciones a escala mundial [44].

[42] Carta de Diego García de Palacio, oidor de la Audiencia de Guatemala y luego de la de México, al Rey, fechada el 20 de abril; A.G.I. Nueva España, 15; M.N. Navarrete, XXVI, 15 y XX, 10.

[43] Real Cédula de 26 de agosto de 1580, fechada en Badajoz.

[44] En 1561, la deuda del Estado se situaba en 30 millones de ducados, cifra que se transformaría en 60 millones en 1575. M. Ulloa, *Hacienda Real de Castilla en el reino de Felipe II*, Roma, 1963, 64-70.

Lo que sí se puede afirmar es que, entonces como ahora, los costes de los armamentos navales eran considerables. Si hacemos abstracción de los aproximadamente diez millones de ducados que costó el armamento y sostenimiento de la Gran Armada, caso singular y excepcional, por lo que no puede servir de referencia, y, también, las variaciones que se observaban entre los costes de las diferentes armadas y escuadras, no todas ellas mantenidas directamente por España, como era el caso de las galeras de Nápoles o Sicilia, advertiremos ese continuo incremento.

En 1538 se cifraba en 90.000 ducados el sostenimiento de las escuadras de galeras de España y de Andrea Doria, para pasar la de éste a 120.000 un año más tarde, cifras que hasta pueden considerarse ridículas si las comparamos con los 280.000 ducados de 1560, o con los 537.000 ducados de 1592.

Pero si esas cifras pueden parecer altas, los presupuestos se iban a disparar al finalizar el siglo, quizá como el resultado de la nueva bancarrota de 1596, que provocó que el sostenimiento de la escuadra de la Mar Océano pasase de 900.000 ducados, en 1594, a 1.700.000, en 1598, es decir, se duplicó en sólo cuatro años.

Por otra parte, de los 160.000 ducados que en 1576 consumía el mantenimento de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, se pasó a 400.000 en 1598, en tanto que el de una galera, que en 1561 requería algo menos de 9.000 ducados al año, se situó en 14.000 ducados en 1599, gastos, todos ellos, que deben contemplarse a la vista de los ingresos del Tesoro Público y de los presupuestos militares conjuntos, es decir, los gastos de Defensa en términos actuales, que en 1565 ascendían a 2.164.000 ducados, suma de los gastos ordinarios y extraordinarios.

Con respecto a la gran derrota o camino que seguían las grandes flotas anuales con destino a las Indias, generalmente aquéllas dejaban España entre enero y febrero o entre mayo y agosto, pues, como vimos, esas fechas estuvieron sujetas a continuas variaciones a lo largo del siglo, dirigiéndose a las islas Canarias, punto imprescindible de aguada y suministros y, además, posición ideal para aprovechar los vientos alisios que las encaminasen a las Pequeñas Antillas, recalando normalmente en la isla de Trinidad, Dominica o Guadalupe, en donde se separaban.

La flota de Nueva España, comúnmente, establecía su derrota por el Este de Las Antillas, destacando parte de sus navíos a Puerto Rico, Santo Domingo e islas Menores, para posteriormente fondear en La Habana. Desde aquí proseguía hacia el gran Golfo, para finalizar sus singladuras en Veracruz o San Juan de Ulúa, aunque, a veces, algún buque se dirigía hacia Honduras.

En cuanto a la flota de Tierra Firme, ganaba Cartagena de Indias, entrando en el Caribe por el Estrecho de Paria, situado entre la isla Trinidad y el Continente, largando buques en Puerto Cabello, La Guaira y Santa Marta. Desde Cartagena, parte de la flota proseguía hacia el istmo de Panamá, en donde se ubicaban los puertos de Portobelo y Nombre de Dios, que jugaban el papel de puntos de apoyo logístico a los territorios de la costa del Pacífico y Centro América.

En sentido inverso, las flotas del Pacífico procedentes de los puertos de África, Antofagasta, Valparaíso, Conquinbo, El Callao o Guayaquil, se concentraban en uno de estos dos últimos lugares para seguir hacia el istmo, atravesando las mercancías la región panameña a lomos de animales de carga, con objeto de ser embarcadas en Portobelo o Nombre de Dios, desde donde los galeones ganaban La Habana, lugar de concentración de las flotas de Nueva España y Tierra Firme en su regreso a la Península.

La salida del Atlántico se efectuaba por el Canal de las Bahamas, ascendiendo las flotas hasta las islas Bermudas, para aprovechar las brisas del Oeste y así poner rumbo a España, a la que arribaban en junio-julio o diciembre-enero, en correspondencia con la fecha en que hubieran dejado los puertos andaluces en su ida a América.

Se trataba de unas derrotas en las que el único sistema de propulsión válido para tan larga travesía lo encarnaba el viento, puesto que fueron escasas y muy concretas las ocasiones que cruzaron el océano Atlántico simples galeras [45]. A ello, también, coadyuvaban los elementos náuticos disponibles, demasiado incipientes a pesar del desarrollo espectacular que experimentó ese campo en el siglo XVI.

Las fechas de salida pueden parecer demasiado rígidas, aunque respondían a evitar las épocas en que los temporales eran más frecuentes. Sin embargo, esa rigidez, unida a los dos factores anteriormente cita-

[45] M.N. Sanz de Barutell, 4, 546. Proyecto de 24 de febrero de 1581.

dos, favorecía las operaciones de nuestros adversarios, al darles a conocer esos itinerarios forzados, así como las fechas de salida de los convoyes.

Es curioso observar que ese incremento de la acción corsaria, entre 1575 y 1579, coincide con un auge de la prosperidad en Inglaterra, alza que va unida al período que discurre entre la primera expedición de Drake o su tercer viaje, en 1573, y los efectuados en 1580 y 1586, no siendo ajenos a ello los botines logrados, pues solamente el valor del oro y la plata que desembarcó el *Golden Hind* al arribar a Londres, cuidadosamente ocultado en el tiempo, se estimó en 1.500.000 libras, aunque ciertos historiadores hayan estimado que se ha exagerado su valor [46].

Junto a aquellos factores, otro que pesaba sobre nuestro tráfico en la mar se relacionaba con las pérdidas de buques por causas meteorológicas o accidentes de cualquier tipo, pérdidas que anualmente eran muy numerosas, pudiendo recordarse, entre tantos ejemplos, la pérdida de cinco navíos de la flota de Nueva España en su regreso a la Península, en 1563; los siete hundidos ante Nombre de Dios; los 15 que se estrellaron contra los acantilados en la bahía de Cádiz; los cinco galeones de la flota de Cristóbal de Eraso que zozobraron, en 1572, cerca de las costas de Tabasco; los 15 navíos que naufragaron ante Veracruz, lo mismo que toda la flota del general Alonso de Grado, en 1580, suma que, en 1596, se incrementaría espectacularmente con la pérdida de 25 buques de la armada de Pedro de Ibella en las costas gallegas y 32 de la del Adelantado de Castilla, por no mencionar la desaparición de carabelas y otras embarcaciones menores en ese mismo año, entre Corcubión y Finisterre, a causa del durísimo temporal del 28 de octubre.

En 1575, la presencia de buques franceses e ingleses frente a Nombre de Dios y Portobelo fue constante y es curioso comprobar cómo ciertos documentos [47] han tratado de minimizar aquella exhibición, al poner de relieve la reacción naval española.

[46] J. M. Kaynes, *A treatise on Money*, Londres, 1930.

[47] M.N. Col. Salazar 19, 7-154. Fray Abad y la Sierra; P. Ricardo Cappa o J. March y Labores.

Como atestigua Cristóbal Murte, alcaide de Portobelo, es cierto que se originaron algunos encuentros, pero se trataba, más bien, de escaramuzas, como se desprende de las declaraciones de ocho vecinos de Nombre de Dios, firmadas el 6 de abril de 1575, y que ratificó Gonzalo de Palma, Almirante Mayor y Capitán General de estos territorios, en las que se relataba el encuentro de un bergantín y dos lanchas, al mando del capitán Lope Hurtado de Zalzivar, con dos navíos corsarios en las proximidades de Minas Viejas, combate en el que perdió la vida el citado capitán.

En 1576, los documentos constantemente señalan el paso por las Azores de buques extranjeros con rumbo al Caribe, sobre el que se había establecido una vigilancia permanente, por tratarse de un punto casi obligado de recalada de los navíos de la Carrera de Indias.

El testimonio de Fernán García o el Memorial de Jerónimo Torres, elevado desde la isla Española el 29 de mayo de 1577, relativo a la concentración de navíos extranjeros en Yaguana, en octubre de 1576, en espera de saltar sobre Cartagena de Indias, así como también el que remitió, el 23 de julio de 1577, el doctor Cuenca al Presidente del Consejo de Indias desde Santo Domingo, anunciando el paso de numerosos galeones franceses por la isla, son muestra de la debilidad de nuestro esfuerzo naval en aquellas aguas, no ya para ejercer su control, sino para proteger los puertos y enclaves más importantes, quizá porque en la mente de los gobernantes todavía subsistía la idea de que los territorios ultramarinos continuaban siendo tierra de descubrimiento y colonización, pero nunca un teatro de guerra o de confrontación.

Por esto, no puede extrañar la impunidad que reinaba en aquellas aguas, puesta de relieve en 1577 por Alonso Criado Castillo, Gobernador de Guatemala y Oidor de la Real Audiencia de Panamá, al enumerar el sinfín de depredaciones y saqueos que culminaron con la acción del corsario «Chalanee con otros 50 yngleses», que no sólo devastaron la isla de las Perlas, sino que apresaron un gran número de navíos con sus capitanes, como el maese de campo Berrio, el capitán Carreño y otros.

Contra esa masiva presencia nada podían hacer las tímidas e ineficaces medidas que se tomaban. Es muestra fehaciente de ello la decisión que tomó Cristóbal de Eraso el 28 de abril de 1577, en Nombre de Dios, con motivo del apresamiento de varios navíos en las costas del Ecuador y Panamá, cuando ordenó a su almirante Miguel de Eraso

y al capitán Luis de Melo que patrullasen la ensenada de Acla en busca de corsarios, sin obtener ningún resultado, puesto que en la preparación de los buques y dotaciones se habían consumido dos largos meses. Algo similar es lo que acaecía en otro litoral, tal como lo exponía Francisco de Toledo, Virrey del Perú, el 20 de abril de 1577, al comunicar al mencionado Cristóbal de Eraso las múltiples depredaciones a que se habían visto sometidas las ciudades de Tierra Firme y otros puntos del Golfo de Paria, sin que durante cinco largos meses hubiera surcado esas aguas una patrulla naval capaz de evitar tales daños.

Pero lo más grave era que cuando esas patrullas se hacían a la mar, lo hacían conscientes de su inferioridad en buques y adiestramiento de sus dotaciones, cuando no faltos los mandos de un espíritu de agresividad.

Esa falta de agresividad motivó numerosos consejos de guerra, como el promovido por el citado Francisco de Toledo, en 1579, contra los capitanes de las dos naos a los que había ordenado zarpar de El Callao en persecución de un corsario inglés, que había apresado un buque español en ese mismo puerto, y quienes se habían conformado con obligar al corsario a largar su presa, pero sin hostilizarle, permitiéndole continuar su navegación [48].

Hay que señalar que Cristóbal de Eraso, pese a la limitación de medios con los que contaba, fue uno de los hombres que con más tesón y conciencia profesional se preocupó por neutralizar a ese tan especial adversario y, también, sin duda el primero que estableció planes al efecto, pues son varios los documentos que lo atestiguan. Puede citarse como ejemplo la reunión y plan de operaciones que pergeñó en Junta de oficiales, capitanes y pilotos, celebrada en Cartagena de Indias el 16 de enero de 1578, encaminada a interceptar y luego destruir los corsarios que merodeaban por las islas de Barlovento, así como la puesta a punto de otras medidas conducentes a socorrer las naos de la flota que, al mando de Álvarez Manrique, había abandonado Nueva España y un temporal había dispersado, por lo que los buques supervivientes se convirtieron en fáciles presas.

El año 1579 se transformó en el de Francis Drake, pues no hay relato, informe o carta que no haga referencia a alguna actividad de ese

[48] B.N. Papeles tocantes al gobierno de las Indias. Ms. T. 1-13, 382-85.

personaje, dando la impresión de que, como había sucedido en los años treinta con Ango, su nombre se había transformado en un verdadero mito.

Fuese real o imaginaria su presencia, en esos años todos los males fueron atribuidos al navegante británico, algo que es inexacto, pues, como hoy sabemos, no es posible achacarle presencias simultáneas en lugares muy alejados entre sí.

Mientras Hernando Valverde, en un memorial al Rey, de marzo de 1579, le comunicaba haber ordenado la salida de una armada de Guatemala en persecución de Drake, otra carta del 30 de abril del gobernador de Maludo, en las lejanas Indias Orientales, le anunciaba, igualmente, la presencia de dicho corsario embarcado en una nave de 300 toneladas, mientras que, por su parte, Francisco de Zaragoza, Caballero de Santiago, escribía desde Punta de Realejo, en Nicaragua, el 17 de aquel mismo mes y año, al Virrey de Nueva España, haber entrado en contacto con Drake en el amanecer del 4 de abril, dando la impresión de que todos ellos confundían los pabellones que estimaban ver o pretendían combatir.

Por el contrario, otros testimonios de aquel mismo año de 1579 ofrecen más visos de veracidad, como son los informes que Diego García de Palacio, Oidor de la Real Audiencia de Guatemala, elevó al Monarca el 30 de abril, comunicándole las acciones de dicho corsario en el Perú, o la declaración que ofreció Alonso Sánchez Colchero, apresado por Drake en un barco de Rodrigo Tello

> llendo de Costa Rica a Panamá y como robó una fragata de Francisco de Zárate, encontrándose éste sobre los volcanes de Guatemala [49].

La década de los ochenta, sus problemas y características

Al entrar en los años ochenta se abrió para nuestra estrategia un nuevo teatro marítimo, el del océano Pacífico, apareciendo el Estrecho de Magallanes como un área prioritaria ofensivo-defensiva que recla-

[49] B.N. Papeles. Ms. T. 1-13, 382-384. M.N. de Peralta, *Op. cit.*, 569 y siguientes.

maba se la situase en un primer plano en el conjunto de los proyectos y planeamientos navales americanos.

Esa apertura fue consecuencia de la aparición de corsarios ingleses en aguas del Pacífico, en décadas anteriores, prácticamente desde que en 1565 lo hiciera John Hawkins, desplazando definitivamente la de los franceses, desde hacía años sin corsarios relevantes.

Aunque hasta 1570 Hawkins monopolizará los ataques, será Drake la verdadera pesadilla para los pobladores de Ultramar, y quien, con su viaje alrededor del mundo en 1577, confirmó a émulos y seguidores que la derrota del Estrecho de Magallanes era factible y rentable.

A partir de aquel año, Drake multiplicará sus correrías, alcanzando una especie de cénit en 1579, como lo atestiguan la carta del capitán Juan Solano, Teniente Gobernador de la provincia de Costa Rica, desde Esparza, al licenciado Valverde, Presidente de la Audiencia de Guatemala, de fecha 29 de marzo; otra del mencionado Valverde al Rey, desde Guatemala, el 14 de abril; la de Francisco de Zárate, desde Realejo, a Martín Enríquez, Virrey de Nueva España, del 16 de abril, o los siete informes enviados a Felipe II por Antonio de Padilla, Presidente del Consejo de Indias, sobre los saqueos y reclamaciones que debían hacerse a la reina de Inglaterra, a la que fueron presentadas por Pedro Zubiaur, residente en aquel reino y a quien el comercio de Sevilla había dado poderes para actuar en su nombre.

Paradójicamente, durante cerca de 15 años será el famoso corsario inglés quien mantendrá la iniciativa, ya que las tímidas reacciones españolas serán tomadas en función de la audacia de aquél, demostrándose que íbamos a remolque de los acontecimientos provocados por Drake y en el lugar y momento que consideraba más apropiado.

Esa inacción no sería porque faltaran avisos e informes, aunque éstos adolecían, en la mayoría de los casos, de una total falta de precisión y estaban referidos a acontecimientos ya acaecidos. Aunque ya no se podía poner remedio alguno, sí hubieran debido alertar a la Corte y fortalecer el despligue naval en América [50].

[50] Carta de Alonso Criado de Castilla sobre Drake (1580). Relación del piloto Nuño de Silva (1579). Memorias de Juan Lozano Machuca desde Potosí (1581). Relación de Juan Antón, maestre de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, sobre su captura (1582). Carta de Diego Daza al gobernador de La Habana, desde Puerto Canoas, sobre la toma de Santo Domingo (1586). M.N. Navarrete, XXVI, 2, 3, 6 y XXV, 47, 57. Sanz de Barutell, 6, 75 y 90.

Sin embargo, se seguirán tomando decisiones que no tendrán incidencia, tanto por ir a la zaga de los acontecimientos, como por no responder a una visión o plan de conjunto que pudiera neutralizar aquella amenaza y hasta hacerla frente, a través de una serie de acciones decisivas, tal como desde la más remota antigüedad prescribían los principios estratégicos.

Esa ausencia de reacción nos la confirman algunas de las decisiones deslabazadas y descoordinadas que, en los años ochenta, se fueron tomando en función del desarrollo de los acontecimientos:

— Salida de la armada del general Diego Flores de Valdés para el Estrecho de Magallanes, en persecución de corsarios, decisión tomada el 1 de mayo de 1581, cuando hacía más de cinco meses que no habían vuelto a ser avistados.

— Decisión tomada el 29 de marzo de 1580 sobre el envío de galeras para la defensa de la Florida, que quedó en mero proyecto.

— Orden del 13 de noviembre de 1581 para fabricar en Vizcaya, con urgencia, nueve galeones para las armadas de las Indias, buques que cuando se encontraron operativos se asignaron a las flotas de las lanas de Flandes.

— Envío de dos simples galeras a La Española, a cargo de Ruiz Díaz de Mendoza, en 1582, que se hundieron en las Azores.

— Acuerdo de la Audiencia de Panamá, de 1584, para aprestar navíos que persiguieran a los corsarios detectados en las costas de Chile, amenaza que ni siquiera llegó a configurarse en ese año.

— Real Cédula de 2 de abril de 1586, dirigida al Marqués de Santa Cruz, para que zarpase con su armada hacia La Española «en busca de enemigo y poner orden lo que hubiera damnificado en las Indias», misión que se diluiría no sólo ante los preparativos de la empresa de Inglaterra, sino porque respondía a un aviso del 10 de septiembre del año anterior, en el que se informaba de la salida de Drake, el 23 de julio, con más de 15 navíos, es decir, ocho meses antes, por lo que cuando se apercibió al marqués, La Española había sido ya saqueada y el corsario se encontraba por aquel entonces de regreso en Inglaterra [51].

[51] M.N. Sanz de Barutell, 4, 533-534-535. Navarrete, XX, 14, XXVI, 19, XLI, 25.

– Decisión tomada, en febrero de aquel mismo año de 1586, de enviar ocho galeras a La Habana, dos a Santo Domingo y dos a Tierra Firme, para reemplazar a las que allí se habían perdido.

– Orden dada por Alonso Gasca de Salazar, Presidente de la Junta de Indias y que gozó del asentimiento de su compañero Frances de Álava y de los Secretarios Delgado y Alonso Eraso, y comunicada al Rey el 2 y 26 de noviembre de 1583, de enviar una armada a Puerto Rico, con objeto de castigar a las naves adversarias que por allí merodeaban, dando la impresión de que no respondía a una real evaluación de la amenaza, impresión que asimismo acusaba la información elevada, el 22 de junio de 1585, por Diego Hernández de Quiñones, alcaide y capitán de La Habana, dando cuenta «de los muchos corsarios que andan por estas aguas» y de la necesidad de navíos de armada para seguridad de las flota y, así, un largo etcétera. Como se advertirá, se trataba de un largo rosario de decisiones, las unas inconcretas y las otras tomadas a destiempo, sin hacerse efectivas la mayoría de ellas y, en general, carentes de coordinación en el espacio y en el tiempo.

Sin duda, gran parte de esas faltas se deben achacar a la insuficiencia de medios que caracteriza la década de los años ochenta en el teatro marítimo del Atlántico. En 1578, los galeones *Santiago* y *Ocasión* y la saetía *Santa Clara*, basados en Cartagena de Indias, eran toda la fuerza naval disponible en Tierra Firme, lo que impulsó en 1580, nada más arribar a Cádiz la flota de Cristóbal de Eraso con la plata que le había transferido la flota de Tierra Firme, que «invernó allá», que se hiciese inmediatamente a la mar con la «galeaza que fue por capitana de la flota y otro navío della y se ordenó que esta galeaza, con tres fragatas de la armada, volviesen a las Indias para venir con la flota» que se formaba en La Habana, demostrándose así que no existían buques de armada estacionados en las Indias.

Pero lo que más llama la atención es que el servicio de información en los países donde se gestaban todas las amenazas funcionaba perfectamente. A pesar de la poca fiabilidad que tenían las informaciones en el tiempo, muchas de ellas eran correctas, especialmente las emitidas entre los años 1585 y 1589, en las que reiteradamente se señalaron las salidas de Drake y el número de navíos, algo que era ya difícil ocultar, dada la popularidad del corsario británico.

Además de las salidas de buques que se hacían a la mar, figuraban las capturas obtenidas; el reparto o venta de los botines: «dando a la

reina su parte y a cada caballero cien libras»; el montante de esos botines: «lo traído de las Indias no pasa de los 200.000 escudos y perdió mil hombres»; pormenores de la artillería y efectos apresados a los españoles; preparativos que se hacían en Plymouth y fuerza que se constituía, etc.

Fue así como se pudo conocer de antemano el armamento de la flota con la que Drake caería sobre Cádiz en abril de 1578, y, más tarde, otros preparativos semejantes, como el que tuvo por objetivo el asalto de La Coruña y Lisboa en 1589, siendo difícil adivinar si esas informaciones fueron analizadas, aunque cabe suponer, a la vista de los hechos, que se ignoraron.

Otra cuestión, que también es interesante a reseñar, se relaciona con la abusiva utilización que se hacía en el océano Atlántico de las galeras que, con malos tiempos, propios por otra parte de este océano, hacía penosa su navegación y reducía notablemente su operatividad y rendimiento. Así lo habían demostrado en el propio Cádiz cuando, a finales de los años setenta, se utilizaron, a modo de remolcadores para sacar a la bahía, las naos de las flotas, lo que dio lugar, en 1579, a la pérdida de la galeaza capitana de Diego Maldonado, general de la flota de Tierra Firme, y de tres navíos más, ante un temporal de Suroeste moderado, acontecimiento que movió al Consulado a prohibir en lo sucesivo el empleo de tales buques en maniobras de este tipo.

En otro aspecto, por haberse concentrado los buques disponibles en las armadas formadas para la jornada de las Islas Terceras y las que se despacharon, en 1581, para el Estrecho de Magallanes y costas de Chile y del Perú, al mando del general Diego Flores de Valdés, ocasionó que las flotillas de Indias o escuadras de Barlovento apenas contasen con barcos para cumplir su misión, lo que fue aprovechado por comerciantes extranjeros para establecer unas derrotas a las Indias asociados a un fletador nacional, realidad que terminó por imponerse y hasta aceptarse, con ciertas excepciones, con la única obligación de ser tripulados los navíos «por naturaleza del reino» [52].

El temor que ello suscitó es lo que condujo a tomar, por enésima vez, una serie de medidas, especialmente en los puertos norteños, para animar la construcción de buques para el teatro marítimo atlántico.

[52] Real Cédula de 18 de enero de 1582. M.N. Col. Vargas Ponce, 2.

Entre esas medidas cabe destacar la exención de alcabalas por diez años a quienes construyesen o vendiesen naos mayores de 200 toneladas, así como «cáñamos, anclas, clavazón, cables y otros materiales», exención que, en 1588, se prorrogaría por otros cinco años; otra encaminada a renovar la prohibición de que «urcas esterlinas y holandesas» se utilizaran en el comercio de las Indias y, finalmente, los poderes que se concedieron al Duque de Medina Sidonia para paliar esa falta de buques en el Atlántico [53].

Las restricciones que se pusieron a los buques ingleses y holandeses para comerciar con la Península e Indias se agudizarían conforme transcurría la década de los ochenta, como consecuencia de vivirse, ya, en un clima de tensión con aquellos países. En cartas de 11 de enero, 9 de febrero y 12 de febrero de 1587, Felipe II expresa su preocupación y formula advertencias para evitar la entrada de mercancías inglesas o de los rebeldes de Holanda y Zelanda en sus reinos, ordenando que se investigue el destino que habían seguido las que ya habían desembarcado, dado que temía que sus adversarios cargasen sus productos en buques franceses, alemanes o escoceses, para así burlar la prohibición que sobre aquéllos pesaba y atracar en puertos nacionales. Asimismo, ordenó se registrasen los navíos extranjeros, sin distinción de nacionalidad, que arribasen a España, llegando incluso a aprobar un posible embargo de las cargas, mandato en clara contradicción con las normas jurídicas establecidas, aunque, en el fondo, no hacía otra cosa que aplicar las medidas que llevaban a cabo ingleses y franceses en sus respectivos puertos, y que tanto había criticado.

En todos los casos, esas restricciones y prohibiciones se mantendrán después de 1588, año de la empresa de Inglaterra. De ahí que el 23 de octubre de 1590, por afectar gravemente a los intereses del Cantábrico, pues prácticamente les condenaba a una especie de aislamiento, el Consulado de Bilbao se dirigiese a las autoridades de San Sebastián exponiéndoles que, como habían hecho los vizcaínos y navegantes de las Cuatro Villas, se unieran en una común súplica al Rey para que les permitiera fletar navíos en Holanda y Zelanda, pues esperaban contar con el apoyo del secretario Juan Idiáquez.

[53] Real Cédula de 26 de julio de 1582. M.N. Vargas Ponce, 6, 40-41. Real Cédula de 29 de enero de 1583. M.N. Sanz de Barutell, 13, 455.

Pero se debe aclarar que, a mediados de la década, la Real Cédula de 26 de julio de 1582 relativa a la exención de alcabalas dejó de orientarse a su primitivo objetivo, aunque se mantuvo en una idéntica finalidad, la construcción de buques. Sin embargo, no se buscaba ya construir buques para el tráfico, sino con miras a la proyectada invasión de Inglaterra, relacionándose, con este cambio de objetivo, los informes que sobre el armamento de las unidades navales se solicitaba de los armadores norteños.

Aunque todavía no se trata de los verdaderos buques de la Gran Armada, la construcción se polariza hacia buques aptos para el teatro marítimo del Mar del Norte, desechándose los grandes navíos «porque tienen problemas de entrada en Flandes e Inglaterra y ello da lugar a muchos naufragios», razón de que se recomendase armar buques de unas 300 toneladas,

> que tienen gran ventaja para carenas y carga sobre los de 600, pues mientras los primeros cargan con facilidad las mercaderías de Poniente, principalmente hierrro para Andalucía, para cargar uno de 600 toneladas, se necesita tiempo y el mercader tiene la mercadería retenida y cesando el trato de mercancía caerá la fábrica de naos y porque, además, una nao de 600 toneladas cuesta de 8 a 9.000 ducados y necesita mástil de 50 codos y cable de 16 quintales, mientras la de 300 toneladas cuesta 4.500 ducados, mástil de 39 codos y cable de 10 a 11 quintales de jarcia y así pueden reparar fácilmente en todos los puertos [54].

Esa penuria de medios contrastaba con la pujanza de los efectivos de que se disponía en el Mediterráneo, encuadrados en escuadras nacionales o al servicio de España, como eran las de la Guarda del Estrecho, las de las costas meridionales de España, galeras de España, de Nápoles, de Sicilia, galeras de Santiago, de Andrea Doria, etc.; e incluso las disponibles en el Cantábrico-Mar del Norte, como la Armada de la Carrera de Flandes, con 10 navíos en 1571, o la Flota de la Lana, compuesta por 30 buques cuando la mandaba, en 1553, Luis de Carbajal.

[54] Archivo Municipal de Santander, leg. 1.

Pero lo peor es que esas limitaciones se arrastraban desde hacía muchos años, pues ya en 1563, cuando se creó la Armada de Barlovento, en el Mediterráneo existían dos agrupaciones de galeras al mando de Juan Mendoza y Andrea Doria, totalizando 56 unidades, a las que debían añadirse las pertenecientes a la Guarda del Estrecho, las 23 de Nápoles y Sicilia, y las 4 de Génova, consagradas a proteger el litoral de la península italiana.

En 1564, ese número se incrementaría a 93 galeras, cantidad de que disponía García de Toledo cuando concentró en Málaga las fuerzas navales que iban a participar en la jornada del Peñón de Vélez, conjunto al que, asimismo, era preciso sumar un galeón, cinco carabelas portuguesas, 20 fragatas, 15 laúdes y otras embarcaciones menores. A cambio, la Guarda del Estrecho y la Carrera de Indias se tuvo que encomendar a la débil flotilla de chalupas, o a los ocho galeones asignados en 1565 como fuerza disponible para vigilar una amplia región oceánica.

Si se hace abstracción de las concentraciones que requirieron las campañas de Lepanto y la empresa de Inglaterra, casos verdaderamente excepcionales, en 1573, para la jornada de Túnez, se dispuso de 104 galeras, más las 48 de Andrea Doria, así como un cierto número de embarcaciones menores y auxiliares. Finalmente, en 1575 se proyectó la construcción de 200 a 250 nuevas galeras, plan que no se llevaría a efecto, pero que es sintomático, pues revela la prioridad que concedía la estrategia española al teatro mediterráneo.

Es en la década de los ochenta cuando el sistema de flotas parece ya consolidado, habiéndose perfeccionado su organización y viéndose dirigidas por una nueva generación de generales y almirantes, entre ellos Antonio Osorio, Alonso de Chaves, Francisco de Novoa, Martín Pérez de Olazábal, Juan de Guzmán, Miguel de Eraso, Juan Martínez Recalde, Francisco de Valverde, Vargas Machuca, Álvaro Flores de Quiñones, Rodrigo de Rada, Antonio Navarro de Prado, Juan de Uribe, Diego de la Rivera, etc., sin que falten, tampoco, nombres conocidos de la década anterior, como Diego de Arteaga, Manrique de Lara, Francisco Luján, Cristóbal de Eraso, Diego Maldonado o Diego Flores Valdés.

Otra característica de esa década es la flexibilidad con la que actuaban nuestros adversarios, que les conducía a un rápido cambio de escenario. Así lo dan a entender multitud de informes, entre otros, la

carta de Diego Daza, enviada el 8 de abril de 1586 desde Puente de las Canoas al gobernador de La Habana, exponiéndole el saqueo de Santo Domingo por Drake, o la del 6 de mayo de ese mismo año, debida a Diego Hidalgo de Montemayor, Juez de la Comisión de la Real Audiencia de Nueva Granada, en que comunica un nuevo ataque de aquél, en abril, a Cartagena de Indias, ataques que, por otra parte, no se concentran en el área del Caribe, sino en el conjunto del Atlántico, como lo atestigua el ataque corsario a Lanzarote en 1581 [55].

Otro hecho fehaciente es la diversidad de nacionalidades de los atacantes que se abaten sobre el tráfico y litoral ultramarino, dando la sensación, ante la ausencia de litigios entre ellos, de que obran de común acuerdo y responden a planes establecidos por sus respectivos gobiernos.

Esta diversidad quedó reflejada en los documentos de la época y, así, mientras Antonio Blas, vecino de Huelva, y Juanito de Angurria, natural de Vizcaya, relatan su apresamiento en marzo de 1582 por tres urcas y dos pataches de «corsarios flamencos», que los vieron en la isla de Bastimento, «yendo de Nombre de Dios al río Chagres, en una chalupa», y Gómez Roxas Manrique, teniente gobernador de la ciudad de Santiago y villa de Bayane, da cuenta, al gobernador Gabriel de Luján, de lo sucedido «en ambos puntos con los corsarios franceses entre el 11 de abril y 23 de mayo de 1586», Diego de Reinalte Briceño, desde Acapulco, avisa el 2 de octubre de 1587 al Virrey de Santa Fe de su navegación y trabajos desde que salió de Panamá en busca de corsarios ingleses.

Unido a ello, existen otra larga serie de documentos relativos a salidas de expediciones de castigo ante supuestas apariciones de adversarios, aunque de su lectura se desprende que esas salidas tenían que ser totalmente inocuas por la imprecisión que ofrecen las directivas recibidas. Ése es el caso de la orden dada por el Marqués de Villamanrique, Virrey de Nueva España, a Diego García de Palacio, cuando el 10 de septiembre de 1587 le manda salir de Acapulco para combatir a los corsarios y toda la información que se le suministra se resume en que aquéllos «andan por el sur», de una ambigüedad tal, que justifica

[55] Relación del licenciado Diego Cabrera, Juez de Contratación de Indias, fechada en Gran Canaria el 5 de mayo de 1581.

que cuando la armada regresa, el 30 de noviembre, no ha efectuado un solo avistamiento.

Parecida situación nos ofrece el relato de Diego de Reinalte Briceño, fechado en Acapulco el 2 de octubre de 1587 y dirigido al mismo Virrey, sobre su navegación «en busca de corsarios ingleses desde que salí de Panamá», o las medidas que propuso Germán Ruiz «de lo que debe hacerse contra el corsario que tomó Santo Domingo en 1585», cuando había pasado más de un año de tal acción [56].

Pero es que, además, las afirmaciones que refleja esa documentación deben ponerse muchas veces en duda, pues cuando Hernández de Quiñones incluye en su informe cómo Bartolomé García de Nodal, embarcado como capitán en la armada de Luis Fajardo durante las jornadas de Salinas Araya e islas de Barlovento, había limpiado la zona de piratas, «quemando 19 navíos olandeses», sin duda exagera, puesto que de sobra sabía lo difícil que era probar la veracidad de tal aseveración, porque combatir y destruir 19 navíos implicaba disponer de unas fuerzas navales que no se tenían [57].

Nuestra presencia naval era tan limitada, que cuando Drake aparece «el miércoles, primer día de la Cuaresma» de 1576, al frente de 23 navíos, ante el litoral de Tierra Firme, sólo existía, para oponérsele, la galera *La Ocasión*, de la armadilla de guardacostas, y la saetía *La Napolitana*, al mando de Pedro Vique, lo que hizo exclamar a Álvaro Flores de Quiñones, a su llegada a Cartagena de Indias el 18 de julio al frente de la flota proveniente de España: «cualquier carabela bastaría para ponerlo en gran confusión» [58], claro síntoma de lo que allí se disponía.

Pero para poder entender el problema que se ventilaba en el siglo XVI en el Atlántico, es preciso hacer una serie de disquisiciones sobre lo que implicaba el ataque y la defensa del comercio.

Por lo pronto, Inglaterra, cuyo objetivo principal era la destrucción del tráfico oceánico español, reconocía tácitamente su inferioridad en la mar, pues si hubiera tenido la superioridad, su objetivo hubiera sido transformarla en dominio, bien por la batalla o el bloqueo.

[56] A.G.I. Nueva España, 14. B.N. Ms. 13, 382-385.
[57] Adm. Archivo, 2.268. Res. St. van Holland, 20-11-1587.
[58] A.G.I. Santa Fe, 37.

Ahora bien, por nuestra parte es cierto que la dificultad de proteger nuestro comercio marítimo residía en la amplitud océanica sobre el que aquél se movía, aunque también era verdad que las zonas en que tendía a acumularse, o «zonas fértiles», o «puntos focales» en que convergía la navegación, a causa de la configuración de las tierras, eran las únicas vulnerables en el tiempo, lo que facilitaba el que hubieran podido ser «ocupadas» o controladas si hubiéramos dispuesto de fuerzas suficientes, pues, fuera de esas zonas, la «ocupación efectiva» era imposible, aunque también lo era el ataque, por parte de nuestros adversarios. Lo que nuestra estrategia naval olvidó fue que la agresión y la defensa del tráfico estaban tan ligadas, que una de esas operaciones no podía apenas distinguirse de la otra, siendo la forma más rentable del ataque la ocupación de las zonas de llegada.

Si nos manteníamos fuertes en esas zonas terminales o focales, lo que requería un número equilibrado de fuerzas de combate, esas áreas no habrían sido constantemente alcanzadas por los adversarios, pues el sistema defensivo y ocupado solamente podía haber sido roto si Inglaterra y Holanda hubieran enviado una fuerza regular superior; en otras palabras, nuestra defensa no podía venirse abajo, a menos que nuestros medios de control local hubieran sido destruidos en una batalla.

En cuanto a las derrotas de alta mar, era lógico que se adoptase el sistema de convoyes, puesto que en las grandes derrotas sólo eran de temer ataques esporádicos, utilizándose, también como protección, el sistema de turnos de relevos lejanos de las armadas, que iban o venían de las zonas terminales o fértiles, como las Azores y Cabo de San Vicente, proporcionando un sistema de escolta suplementario.

Sin embargo, ese planteamiento sobre las grandes derrotas tenía un punto débil, pues si una de las flotas de la Carrera de Indias se encontraba con una fuerte agrupación enemiga, en el acto desaparecía aquella inmunidad relativa, dado que las flotas, en teoría, salían de zonas defendidas por nuestras armadas, razón por la que las derrotas de los convoyes eran fácilmente controladas por los enemigos apenas zarpaban de los puertos de salida o llegada.

La objeción estratégica al sistema de las flotas se relacionaba con la dificultad que se experimentaba para hacerlas cambiar de derrota ante un peligro dado, y aunque, como vimos, se acudió a veces a fijar derrotas alternativas, no parece que esa precaución fuera total ante la inexistencia de comunicaciones, por lo que esos cambios de rumbo

sólo podían recomendarse antes de salir del puerto, pero nunca ya en la mar.

Ante la inferioridad naval inglesa y holandesa, el ataque al tráfico español corría a cargo de pequeñas agrupaciones, causando, quizá, un mayor perjuicio moral que material, algo que comprendía sabiamente la reina Isabel, pues la consecuencia de esa actuación se traducía en una perturbación crónica de nuestros planeamientos estratégicos.

Aunque ese planeamiento adoleció de grandes fallos, a comenzar por no potenciar las zonas de defensa, terminales o focales, de haberlo hecho, esa potenciación no hubiera podido tampoco combatir eficazmente a los corsarios «menores», pues el único modo de hacerlo, hubiera sido llenando los huecos de la red, utilizando un gran número de pequeñas o grandes unidades navales, lo que hubiera redundado en detrimento de las áreas más importantes a proteger.

Una ventaja de la que gozaban nuestros adversarios se relacionaba con los aprovisionamientos, pues mientras pudieran renovar periódicamente el agua y víveres, su capacidad para navegar fuera de las zonas de defensa sin que su capacidad combativa disminuyera y con una flexibilidad en sus movimientos era prácticamente permanente. Nada les impedía la huida durante varias jornadas ante una presencia superior, o capturar a un buque aislado sin pérdida de energía, pudiendo permanecer indefinidamente en acecho, o cambiar su terreno de caza si el peligro o la esperanza de botín así lo exigían. En otras palabras, mientras dispusiesen de gente para tripular sus presas, su capacidad agresiva era casi ilimitada.

En resumen, esa guerra menor contra nuestro tráfico en el siglo XVI se debió a nuestra gran preponderancia naval con respecto a las marinas inglesa y holandesa, pues no siendo capaces de disputarnos el dominio del mar, no podían hacer otra cosa que molestarnos en el ejercicio de él. No obstante, olvidamos que puesto que la guerra al tráfico tiene una influencia real en el desenlace de un conflicto, es necesario que los perjuicios que se ocasionen a aquél sean elevados, y ello se pudo evitar si se hubieran consagrado esfuerzos y medios al Atlántico, porque como reconoce un principio estratégico, «la medida de la vulnerabilidad de una nación, a través de su comercio marítimo, se mide en el porcentaje de destrucción que el enemigo pueda efectuar», y, verdaderamente, sufrimos una sangría constante.

Esa grave situación fue advertida por Felipe II, como se expresó a las Cortes reunidas en Madrid, en 1586, con las siguientes palabras:

> no menos cuenta y cuidado ha tenido y tiene S. M. de lo que toca a la defensa y seguridad destos sus reynos, súbdito y naturaleza dellos y de las armadas que S. M. sostiene y ha mandado hazer para la conservación y quietud destos reynos y seguridad de las flotas que han venido y se esperan de ordinario de las Indias y asegurarnos de que piratas y corsarios, que tanto han procurado y procuran inquietar aquellas partes, haziendo de ellas algunos daños y cuyo remedio y de los que adelante podían suceder, es necesario acudir y proveer como se va haziendo con la brevedad y diligencia que concierne y el caso requiere [59].

Pero con una desidia total, que solamente tiene parangón en épocas recientes, los procuradores tomaron escasos acuerdos para hacer frente a las perspectivas que se les había expuesto.

Entre esas débiles medidas, cabe destacar el consenso que existió para construir nuevos almacenes de víveres y pertrechos para las flotas que se pensaba asignar a los territorios ultramarinos [60], la aprobación de ciertas obras de defensa costera, o el incremento, hasta 11, del número de unidades de la armadilla de Tierra Firme, basada en Cartagena de Indias, a las que se mandaba

> se sitúen en Bocagrande para que correspondiéndose entrambas fuerzas, defiendan aquella entrada y, en caso necesario, acudan a defender Bocachica, que está sin reparo [61].

Ese muestreo indica que se trataba de decisiones de muy poca entidad y faltas de visión, dando la impresión de que lo único que importaba era tapar huecos, y todo ello a pesar de que la audacia de los navegantes ingleses, en esos años, había obligado a que el problema naval figurase permanentemente en la orden del día de las Cortes, es-

[59] Actas Cortes de Castilla y León, VIII, 3-4.
[60] Real Cédula de 2 de septiembre de 1587, fechada en El Escorial.
[61] Carta del Gobernador de la Plaza de 3 de agosto de 1589. A.G.I. Santa Fe, 37.

pecialmente a partir del ataque de Drake a Cádiz el día 29 de abril de 1587.

Ese ataque es el que originó una enérgica petición de los procuradores de la ciudad de Toledo expresada en el pleno, el día 16 de mayo, en el que se resaltaron las depredaciones que los piratas realizaban en las Indias y el riesgo que corrían las flotas que de allí procedían, intervención que no tuvo otro eco que agradecerse a Toledo su excelente disposición y coincidir con su preocupación y buenos deseos para remediar la situación, simples palabras que, una vez dichas, rápidamente se difuminaron.

La única solución positiva que salió de esas sesiones fue la redacción de un memorándum que se elevó al Rey, en el que se le pedía que autorizase el corso propio, mediante la entrega de patentes a los navegantes españoles que lo solicitasen, con objeto de combatir la amenaza en su mismo medio y con sus mismos métodos.

Sin embargo, esa línea de acción, aunque inmediatamente pasó a ser operativa, no iba a tener la repercusión que de ella se esperaba, puesto que, por causas anteriormente expuestas, relativas al alejamiento de los problemas marítimos del Atlántico en general, y del Caribe en particular, desde los comienzos del Descubrimiento de las poblaciones costeras de Cataluña, Levante y andaluzas, solamente los navegantes del Cantábrico y, en menor grado, los gallegos, iban a aprovechar las nuevas perspectivas que ofrecía la acción del corso, cuyo reparto del botín continuaría rigiéndose por las ordenanzas estipuladas, en su día, con Lope de Avellaneda, ordenanzas sujetas a sucesivas modificaciones, en las que destacaba por su importancia el *Reglamento de distribución de presas* emitido el 29 de julio de 1597. Hasta la aparición de este nuevo reglamento, se establecía claramente que «la artillería, pólvoras, armas defensivas y ofensivas» capturadas pasarían a ser propiedad del Estado, en tanto que «las naves y mercaderías se venderían y el importe se repartiría entre los tripulantes de los buques apresadores», y en el caso de que pertenecieran a un español contrabandista, éste debería pagar una cierta cantidad por «la redención de su hacienda».

Quizá el foco más activo de esta modalidad de guerra menor se polarizó en la costa del litoral santanderino, convirtiéndose Fernando de la Riva Herrera, propietario de zabras, pinazas y otros tipos de naves ligeras, en su principal armador e impulsor en el período comprendido entre 1589 y 1595, viéndose obligado a nutrir a las embarcaciones

que se consagraban a dicha actividad, o que contrataba para ello, con «hombres de mar y de guerra, de los mejores de esta villa y de la de Castro» [62].

Son numerosos los documentos relativos a esta guerra menor que, en parte, el propio de la Riva Herrera condensó en un documento, fechado el 29 de diciembre de 1595, en el que daba cuenta al Rey de las presas efectuadas por sus naves armadas en corso, en la zona del Canal de la Mancha, entre 1589 y octubre de 1595. Entre otros ejemplos, cabe destacar: la captura, en 1589, del navío inglés *Ruy Senior*, efectuada por la zabra de Francisco Uxo y enviada a Alonso de Bazán, para que se integrase en El Ferrol en su armada; la presa que, en 1590, tomó el capitán Landagorreta al frente de dos zabras, que se valoró en «1.399 escudos y 4 reales de a 10 reales por escudo»; la que logró el capitán Juan de Escalante Varroto, en ese mismo año, con una zabra y un filibote, cuando obligó a rendirse a cuatro navíos ingleses en diferentes lugares, «quedando, para el Rey, siete piezas de artillería de fierro colado, 10 quintales y 32 libras de pólvora y 51 quintales y 5 libros de cuerda de arcabuz».

Por su parte, en mayo de 1591, el capitán Sebastián Diego, con su zabra, «traxo un navío con sus aparejos y valió 88.561 maravedises y medio», mientras que, en abril de ese mismo año, el capitán Marcial de Arriaga regresó del Canal con una pinaza y zabras en conserva y a «70 leguas de mar y 25 al paraje de Ontanao, descubrió dos naos», tomando la de mayor porte, de 200 toneladas, con 10 piezas de artillería, buque que se rebautizó con el nombre de *San Francisco* y al mando del maestre Juan de Montaño se envió, asimismo, a El Ferrol, para integrarse en la armada [63].

Más tarde, en octubre de 1595, zarparon en corso dos zabras para operar en el Mar del Norte, frente a la costa de los Países Bajos «y en una iba Juan Venegas de Córdoba y en la otra el correo Olazábal y tomaron un navío», llegándose a 1595 con idénticas salidas y escasos resultados, año en que el capitán Carrillo, con su zabra, «arribó con tiempo contrario a Llanes, tomando un navío pequeño con 14 pipas de vino de Francia».

[62] Carta al Rey de 30 de agosto de 1591. M.N. Sanz de Barutell, 1118.
[63] Carta de Pedro Enríquez de Cisneros al Rey. A.G.S. Guerra y Marina I, 1, 317.

Ese tipo de actividad alcanzará hasta finales del siglo y en ella participarán diversos, aunque no muy numerosos navíos, como la urca *Grifo,* las galeras *San Andrés* y *San Juan Bautista,* el galeón *Jesús, María y José,* o el navío *Lys de Oro,* destacando, quizá por su importancia, la concesión de una patente al bailio Luis Álvarez de Tavora, para «armar hasta diez navíos y nombrar personas para gobernarlos».

Pero en todos los casos, la guerra de corso llevada a cabo por los españoles fue de un alcance demasiado limitado y sin que tuviera un gran eco o repercusión, razón por la que ninguno de los capitanes que en ella participaron haya pasado a la posteridad con un cierto renombre y sin que, por otra parte, la envergadura de las presas capturadas tuviese incidencia alguna sobre la potencialidad de nuestro adversario y, menos aún, sobre la lucha que, en general, ya se libraba por el dominio del Atlántico.

Prueba de ello es que, en 1586, el Rey volvió a recordar la creciente necesidad de hacer frente a la amenaza enemiga en los mares, situación que se agudizó en 1588 como consecuencia de los acontecimientos vividos por la Gran Armada en la empresa de Inglaterra, que obligará a Felipe II, temoroso de perder una vez más la iniciativa y tener que adoptar una estrategia defensiva, solicitar de los procuradores, reunidos en Madrid, subsidios ordinarios y extraordinarios y otras subvenciones «porque en ello iba la seguridad de la mar y de las Indias y de las flotas dellas».

Esta vez, la magnitud de las pérdidas de la Gran Armada y la posterior reflexión sobre sus posibles consecuencias y derivaciones condujo, al fin, a los procuradores a solicitar autorización a las respectivas ciudades que representaban, para que otorgasen ocho millones con los que constribuir a la defensa «de la catolicidad en Francia, Flandes e Inglaterra», así como para organizar una flota capaz de mantener «la seguridad de la Carrera de Indias», evitando las depredaciones de ingleses y holandeses en el litoral americano y peninsular, al haberse demostrado que eran capaces de

> ...invadir estos reinos... llegando hasta el puerto de Cádiz y quemando parte de los navíos que allí estaban, hasta procurar entrar dentro para saquearla, continuando lo mismo hasta llegar a invadir las Indias Occidentales e infestar e inquietar aquellas provincias [64].

[64] Actas Cortes de Castilla y León, X, 450 y X, 367-345.

Sin duda, en el ánimo de los procuradores flotaba la sensación de que existía un amenaza mucho mayor, al advertir que

> procurasen hacerse fuertes en alguna de aquellas partes —las Indias— y que les admitan y reciban y el inconveniente que esto sería, pues querrían sembrar luego su mala y repróvada secta.

Esos argumentos indican el temor que en ellos existía hacia la posición que, con respecto a España, pudieran adoptar las poblaciones establecidas en el Nuevo Mundo, tanto como consecuencia de la lejanía de la Península en que vivían, como porque sus habitantes, al finalizar el siglo XVI, lo constituían unas nuevas generaciones sin contacto físico con España, por lo que podría parecer, para ellos, España como algo ya sin sentido, pues aunque les unían a ella unos vínculos de origen y afectivos, no era así en cuanto a sus intereses, apegos y problemas.

En 1588, de todas las ciudades españolas fue Sevilla la que con mayor énfasis preconizó la necesidad de potenciar nuestro poder naval atlántico, sin que sus tesis lograran prosperar y, menos, que se dispusieran medios financieros para salvaguardar el comercio oceánico. No obstante, logró que se elevase, al finalizar la sesión de diciembre, un memorándum al Rey, a través del Conde de Barajas, presidente del Consejo de Castilla, en el que recalcaba aquella necesidad,

> por quanto es conveniente asegurar y limpiar la mar de piratas y corsarios que tantos navíos han tomado con tantas riquezas.

Pero no era el Rey sino los propios procuradores quienes tenían en sus manos la posibilidad de otorgar los subsidios necesarios, y así se lo hizo saber el Consejo de Estado, indicación que, en principio, tuvo una incidencia favorable, al decidir apoyar la constitución de una armada que el Secretario Juan de Ibarra gestionaba ya en Sevilla y que sería sostenida por «la avería».

Claro es que, en esos momentos, Felipe II tenía que afrontar idéntico problema en otro frente marítimo, el del Mediterráneo, aunque aquí la guerra gozaba de otras características y motivaciones totalmente diferentes.

Ante los dos frentes marítimos que tenía abiertos en esos últimos años de su reinado, el Monarca advirtió, sin duda, que el Atlántico se le ofrecía como el de mayor interés y máxima prioridad, por lo menos en teoría, razón por la que ya, en 1578, hubiera tratado de persuadir a Venecia para que moderase su actividad corsaria en el Mediterráneo y, también, a negociar con los turcos.

Aunque algo se consiguió, en 1580 volvió a recrudecerse la actividad de los piratas mediterráneos, hasta el punto de que el Virrey de Sicilia comunicó en 1582 al Rey que «el mar hierve de corsarios», agravándose la situación con el paso de los años, coincidiendo con el mayor apogeo del poder de Argel.

No obstante, continuó siendo una guerra menor y sin la incidencia y repercusiones económicas y políticas que ofrecía la gran guerra en el Atlántico, sin ignorar que se ha exagerado esa amenaza berberisca tanto en sus efectos como en la presión que ejercía sobre la cristiandad.

Según las fuentes consultadas, los datos pueden variar y, así, mientras Fisher [65] opina que ciertos historiadores abultan el poder naval berberisco tanto en organización como en elementos a flote, otras fuentes, como las que nos proporciona Tenenti [66], aseguran que entre 1590 y finales del siglo XVI fueron apresados en el Mediterráneo de 1.500 a 2.000 buques, lo que implica una medida anual de 140 a 170 navíos.

A nuestro parecer, son muy discutibles todos los datos disponibles, pues cuando Tenenti asegura que entre 1590 y 1600 fueron apresados de 250 a 350 navíos venecianos, estudios posteriores nos indican que solamente han podido ser localizados con exactitud y materializados sobre las cartas 44 navíos apresados por los berberiscos, 24 por ingleses y holandeses y 22 por españoles, cifra que parece acercarse más a la realidad, dado que, en esas fechas, el tráfico marítimo veneciano había caído a unas cotas muy bajas y de forma vertiginosa, como consecuencia de haberse trasladado al Atlántico la preponderancia, funcio-

[65] G. Fisher, *Barbary Legend war, trade and piracy in north Africa. 1415-1830*, Oxford, 1957.

[66] A. Tenenti, *Naufrages. Corsaires et assurances maritimes de Venise. 1592-1609.*

nes y posibilidades que antaño recaían en el Mediterráneo, tanto en el plano político como en el comercial.

En mayo de 1590, la mar sigue siendo para la política española una vertiente secundaria, aun cuando las Cortes reunidas en Madrid solicitan al Monarca «sírvase también mandar se haga una gruesa armada para la defensa destos reynos y ofensas de los enemigos y seguridad de la mar y carrera de las Indias» [67]. Esa petición la hará suya, en noviembre, el propio Consejo de Indias, organismo que tratará de profundizar en «la causa de donde ha procedido la disminución y falta de navíos y marineros que al presente hay en estos reinos», obteniendo un ambiguo eco y respuesta.

Por otro lado, a pesar de que se había autorizado a cualquier natural del reino para que pudiera armar navíos en corso, esta medida continuó teniendo poca aceptación, por lo que se volverá a insinuar en las Cortes reunidas en Madrid, en 1578, y se reiterará, con más fuerza, en 1590, siendo el propio Rey quien en la sesión del 22 de enero diga

> que con la brevedad que fuera posible se ponga estado una armada que pueda hacer el efecto que S. M. pretende y estos reynos desean, de mandar conceder lo que en las dos Cortes últimas se la ha suplicado, en los capítulos generales del Reyno, que dé licencia a las personas que en estos reynos quisieran armar navíos, galeras, fustas u otro género de cascos, para ofensa de los enemigos de nuestra religión, que ahora andan por la mar haciendo tantos daños a la cristiandad y particularmente a españoles y Carrera de Indias, por ser cosa tan importante a su Real servicio y bien público destos Reynos.

Penurias financieras y necesidades navales

Cuando se acerca la última década del siglo y del reino de Felipe II, la situación era crítica en el Atlántico y hasta en el Pacífico, como se puso de relieve en 1587 con la captura del galeón de Manila, el *Santa Ana,* aunque lo más grave era que acuciado, sin duda, el Rey por los problemas europeos, que eran los que tenía ante sí y más di-

[67] Actas Cortes de Castilla y León, XI, 354. Sesión del 12 de mayo de 1590.

rectamente palpaba, se encontraba con el grave dilema de cómo atender financieramente al problema continental y a la lucha en el Atlántico.

Debe señalarse que, en 1590, el Monarca había ordenado a la Junta de Contaduría Mayor, órgano subordinado al Consejo de Indias, estudiase la forma de incrementar los ingresos y controlar los créditos ya dispuestos para crear o, más bien, potenciar, la armada de la Guarda de la Carrera de Indias, esfuerzo que daría sus frutos en 1593, al ordenar el Rey se crease una Caja para fomentar la construcción de una armada con los arbitrios que llegaban de las Indias, abriéndose dicha cuenta con un millón de ducados [68].

Dicha prescripción motivó una cierta tensión entre las Cortes y el Consejo de Indias, por un lado, y el Monarca por otro, tensión que acabaría en ruptura en 1592, ante los gastos que originaban y requerían las empresas de la Monarquía, lo que impulsó al Rey a solicitar, sobre los servicios ordinarios y extraordinarios ya concedidos por los procuradores, un nuevo servicio para aplicar a los conflictos continentales, petición que motivaría fuertes tensiones, asistiéndose a un duelo muy original.

A las presiones que ejercía Felipe II sobre los procuradores, éstos le respondían que

> siendo las necesidades de S. M. y destos reynos causados de las justas y continuas guerras, que en diversas partes le ha sido forzoso tener, se le supliquen humildemente, si es posible, los suspenda, pues cesando, cesarán los grandes gastos dellos que le ponen en aprieto, en que está y podrá acudir a la guarda y defensa de las costas de España y de Italia, con sus galeras, y a la del mar océano, con armada bastante para su defensa y extirpación de los corsarios y piratas y de sus armadas de las Indias y desto resultará en todo estos reynos gran alivio y respirarán del aprieto en que se hallan y podrán llevar adelante el servicio de millones [69].

Esa requisitoria enérgica e inusual del representante de Burgos fue seguida por otras a cargo de diversos procuradores, entre ellos Francisco Monzón, quien proclamó

[68] CODOIN, XIV, 87. Reales Cédulas de 6 y 25 de agosto.

[69] Actas Cortes de Castilla y León, XII, 444-473. Gerónimo de Salamanca, en la sesión del 19 de mayo de 1592.

> ...que S. M. sea servido de tratar de fortalecer estos reynos y costas y puntos de la mar y sus galeras armándolas y reforzándolas así de más número como de todo lo necesario y en defender el paso de Xibraltar y en asegurar la navegación de las Indias, para que las flotas estén seguras y lo pueda estar en España la riqueza que en ella tiene...

Por su parte, Pedro Tello, representante de La Coruña, tampoco dudó en aconsejar a Felipe II que

> ...suspenda, por ahora, las dichas guerras —continentales—, dexándolas en el estado que mexor se pueda y sustentando en la Mar Océano una gruesa y bastante armada para seguridad de sus flotas, que van y vienen de las Indias y de sus costas y de otros navíos y baxeles que de diferentes partes de estos reynos navegan por el que hazen cada día las armadas inglesas tantas y tan grandes presas...

Fueron unas sesiones duras y polémicas, tónica que se mantendría a lo largo de esos años, incidiendo los asistentes a las sesiones con los argumentos expuestos en 1592. Sin embargo, un nuevo factor iba a reforzar los puntos de vista de algunos oradores, como fue la demora que sufrió en La Habana, en el otoño de 1594, la flota de Indias a causa de la aparición de ingleses en la zona.

Dicha detención levantó numerosas protestas y avivó las discusiones, tal como reflejó Rodrigo Sánchez de Doria al exponer sus temores sobre las repercusiones del retraso de la salida «de la flota que se ha quedado en La Habana, de cuya causa, en el trato y comercio y en los hombres de negocios, se puede tener una quiebra más grande», palabras que apoyaron Alonso de Fonseca, Juan Suárez, Rodrigo de Tordesillas, Juan de la Vega, Pedro Tello, Martín Porras y otros durante los días 11, 12, 13 y 19 de octubre de 1594, volviéndose a recalcar lo que ya se había dicho en las sesiones de abril, agosto y septiembre de ese mismo año.

No cabe duda que existía preocupación y, también, la convicción de que a finales del siglo XVI la protección oceánica y de las aguas del Caribe continuaba adoleciendo de una debilidad crónica, ante la inexistencia de navíos de armada, lo que ya en 1589 había obligado, ante la escasez de escoltas para las flotas, a ordenar a la de Tierra Firme que

«diez o doce naos della, las mejores, se descargase las mercaderías y se les echase artillería y municiones».

Al año siguiente, en 1595, ante tan desolador panorama, el general Antonio Navarro había elevado un memorial a Felipe II sobre lo que costaría crear una armada en las propias Indias. Su propuesta abarcaba un plan para la construcción de 12 galeras y cuatro pataches, con su Almirante, dotados de 3.000 personas de mar y guerra y aunque el texto encerraba una implícita acusación a la desatención que aquellos territorios merecían, endulzaba su apelación al aducir, finalmente, que así «se atendía a las graves necesidades de la Hacienda de S. M., y de particulares, y animaría al tráfico y la seguridad de las Indias» [70].

Cuando, como sucede con el Memorial de Antonio Navarro, aparecen alusiones a la imperiosa necesidad de «animar el tráfico», es preciso señalar que la mayoría de los trabajos históricos achacan su descenso en número y tonelaje, o el retraso en la salida de ciertas flotas, a la presencia británica, presentándola como causa casi única y fundamental.

Sin embargo, se debe proclamar que existían otras razones que, según la época, tuvieron un gran peso e incidencia en ese retraimiento, como era el caso que suscitaba la exportación de vinos peninsulares y de las islas Canarias.

Se trataba de una exportación de la que se obtenían enormes beneficios, entrando por ello en competición las diferentes regiones productoras del Reino y hasta pretendiendo alguna de ellas, como Castilla, el exclusivo monopolio de las exportaciones, tal como había puesto anteriormente de manifiesto en las Cortes de Córdoba y Madrid de 1570.

Esa competencia que arruinó a muchas comarcas repercutió en la salida de las flotas, al faltarles el cargamento principal y de más volumen, exponiéndose en las Cortes de Madrid de 1573 la situación que se provocaba

> ...de no cargarse destos reynos la cantidad de vinos que salía, se ha dificultado y casi imposibilitado el despacho de las flotas para las In-

[70] A título anecdótico señalaremos que la flota de Antonio Navarro perdería 14 buques en San Juan de Ulúa a finales de 1590. Carta de 12 de diciembre.

> dias, por ser imposible cargarse ninguna nao sin mucha cantidad de pipas o botijas y así se ha visto que tardan las flotas en juntarse y van la mitad de menos naos...[71].

Ese tácito reconocimiento de la insuficiencia de medios y de la inoperancia de unas Cortes demasiado entretenidas en nimias discusiones, sin alcanzar para ello resultados tangibles, fue sin duda el acicate que en 1589 impulsó la construcción de buques, en los astilleros del Nuevo Mundo, dado que parecía difícil reforzar las fuerzas navales allí desplegadas con unidades procedentes de otros teatros marítimos y, especialmente, de España.

Esa actividad respondía a una inquietud del Adelantado Pedro Menéndez, quien en aquel mismo año y desde La Habana, después de haber armado algunas fragatas,

> ...mandó que se fabricasen otras, hasta 18, como ellas y algunas mayores y se mandaron fundidores de artillería para hacerlas,

fragatas que se incrementarían, en teoría, con otras seis que debían construirse en 1590, enviándose desde España, en dos pataches de la flota de Juan de Uribe, cuerda y pólvora para dotar a dichos navíos, remitiéndose, a continuación, jarcia y brea en otros dos pataches al mando del capitán Gonzalo Monte Bernardo.

Esa necesidad de autodefensa, ante las limitaciones que se imponían a Ultramar, fue lo que había conducido, durante los años ochenta, a la creación de numerosos varaderos o pequeños astilleros en diversas regiones de América. En la mayoría de los casos, lo fueron para atender necesidades locales, como había ocurrido en la región del Estrecho de Magallanes, cuando en 1584 la propia Junta de Guerra, por medio de Miguel de Eraso y con el asentimiento de Frances de Álava, Duque de Alba, y el Marqués de Santa Cruz, ordenó a Pedro Sarmiento de Gamboa no sólo que fortificase dicha región, sino que construyese seis barcos «chatos de remos, que sufran un cañón o, a lo menos, dos medios de cada uno», encargándose de la dirección de la obra Juan Soroa, maestre mayor de fábrica de galeones, integrante de la expedi-

[71] M.N. Navarrete, XXIII, 61. Real Cédula de 17 de enero de 1591, fechada en Madrid.

ción y hombre que gozaba de excelente reputación como constructor naval.

Dado que al finalizar los años ochenta el área marítima de las Azores, zona de obligada recalada y, por ello, de gran densidad de tráfico, se había transformado en uno de los lugares donde se producía un mayor número de capturas de buques de las flotas de Indias, se decidió aumentar su vigilancia naval, enviándose en el segundo semestre de 1589 seis pataches a las órdenes de Diego Hurtado de la Puerta, para desde allí escoltar la llegada de la plata que traía la flota de Álvaro Flores, vigilancia que se incrementaría con la salida de otros seis pataches desde Lisboa, al mando de Marcos de Aramburo, pronto reforzados por ocho filibotes que, teniendo por general a Martín Duarte Navarro, zarparon de Sanlúcar con idéntica misión y destino.

Con objeto de evitar el encuentro de corsarios en zonas o derrotas consideradas como inamovibles y, por lo tanto, conocidas por nuestros adversarios, se volvió a adoptar una medida que había sido habitual durante la segunda mitad del siglo XVI, cual era el cambio de derrotas.

Fue así como, en 1590, se ordenó a la flota de Nueva España que «no reconocieran las Canarias por los corsarios», aunque se corría el grave riesgo de alcanzar las Antillas sin agua potable, algo que le había sucedido el año anterior, con graves pérdidas humanas, a la flota del Conde de Villar, viéndose forzado a arribar en la isla Dominica, lo que motivó se pusieran en vigor unas Ordenanzas «para evitar los daños e inconvenientes que se seguían a las arribadas». Asimismo, en marzo de 1591, la flota de Alonso Chaves Domingo se vio obligada a entrar en Lisboa por idénticos motivos, mandándose desembarcar y llevar por tierra, a Sevilla, el oro y la plata y el resto de las mercaderías, por la mar.

No obstante el clima tan enrarecido que, en cierto modo, parecía empañar las relaciones entre el Rey y las Cortes, en 1591 se logró que el Prior y Cónsules de Sevilla tomaran asiento para la creación de una armada de averías, ofreciendo esta ciudad 80.000 ducados para ello. Sin duda, en esa decisión influyó el que el general Juan de Uribe, para trasladarse a Lisboa, La Coruña, El Ferrol y puertos vizcaínos, tuviera que mendigar los 15 galeones que debían constituir la armada de protección de las flotas de Indias, demostrándose, una vez más, lo preca-

rio de la situación y la escasa disponibilidad económica y de elementos navales para cubrir las misiones oceánicas.

Esa penuria económica, que se arrastraba desde las graves crisis de los años sesenta, queda perfectamente reflejada en la *Relación del dinero que se presuponía había que gastar para el año 1584 y del que era menester y proveer*[72]:

Ingresos	Ducados
Del nuevo crecimiento de alcabalas	518.000
Del servicio del reino y de los galeones	51.000
Del derecho del Solimán	21.000
Del de Naipes	50.000
De la moneda forera	32.000
Del derecho de los azúcares	3.200
Del procedido de la Cruzada	300.000
Del subsidio	224.000
Del excusado	196.000
De las fincas de las Órdenes	12.500
Presupónese que vendrán de las Indias	1.000.000
De los productos de tierras baldías	200.000
De los productos de oficios, exenciones de lugares y otros arbitrios	100.000
Del Conde de Miranda	2.800
La villa de Valencia de Alcántara por resto de la venta de San Vicente	5.000
El Principado de Salerno por cuenta de juros	39.200
De los Almorifazgos de Sevilla	652.720
La ciudad de Andújar por una cuenta que detalla	40.000
Del crecimiento de los maestrazgos por la premática del pan	8.300
Total ingresos	3.455.720

lo que se traducía en 38.012.920 reales de vellón.

[72] Informe de la Comisión de Historia en el A.G.S., dirigida por José Aparici, *Memorial de Ingenieros 1848.*

GASTOS	DUCADOS
Para el gasto ordinario y extraordinario de la despensa de la Casa de S. M., caballeriza, guardas, capilla, criados	250.000
Para el de la Casa de la Reina, Príncipe e Infantes	100.000
Para el de Archiduque Cardenal	24.000
Para la ayuda de costa de la Emperatriz	20.000
Para la paga de la Casa de Castilla	24.000
Para las limosnas y gastos de Cámara	30.000
Para mercados, ayudas de costa, cadenas de oro y otras cosas...	50.000
Para Correos	30.000
Para la paga de los Consejos, Secretarios y otros oficiales que se pagan por nómina	60.000
Para las obras de San Lorenzo del Real	200.000
Para los salarios de los oficiales de las obras de Madrid y El Pardo	8.000
Para los situados que se libran por el Consejo de Indias y salarios de Ministros	50.000
Para el entretenimiento y gastos extraordinarios de embajadores de Alemania, Francia e Inglaterra	30.000
Para continos, escribanos de rentas, tenencias, acostamientos y otras cosas	50.000
Para el entretenimiento del ejército de Flandes, a 160.000 ducados al mes	1.960.000
Para los presidios y fortificaciones de Portugal	600.000
Para las guardas de Castilla	133.000
Para la paga de gente de Navarra, San Sebastián y Fuenterrabía	55.000
Para la gente y oficiales de artillería	16.500
Para la frontera de Cataluña, Menorca, Ibiza y Castillos de Mahón	71.000
Para Orán, Melilla, a más de lo situado	69.000
Para las fortificaciones de Pamplona, Perpiñán, Ibiza, Mallorca, Mazalquivir, Gibraltar y reparos de Fuenterrabía y continuar la fábrica de armas	100.000
Para las 32 galeras que están en la costa de España y otros departamentos	242.000
Para las 17 galeras de asiento con Juan Andrea Doria, sueldo y ventanas	111.500
Para el entretenimiento de las naos que habrían de ponerse en la costa de Vizcaya	150.000

Gastos	Ducados
Para libramiento del Consejo de Hacienda de varias cosas	100.000
Para pagar a los Fucares el azogue que debían de dar	56.000
Para pagar a mercaderes, adelantos, etc	25.000
Total gastos	4.615.000
o lo que es lo mismo, 50.765.000 reales de vellón.	

Comparando estos gastos, 4.615.000, e ingresos, 3.455.000, el déficit se situaba en 1.159.280 ducados que faltaban para cubrir el presupuesto, es decir, la tercera parte y algo más de los ingresos, pudiendo compararse, asimismo, la suma consagrada al esfuerzo continental en Flandes, 1.960.000 ducados, con los 503.500 ducados que se preveía dedicar a las fuerzas a flote, prueba indudable del desequilibrio existente entre el esfuerzo naval y terrestre.

A finales de diciembre de 1592 llegó a las costas andaluzas, procedente de El Ferrol, la armada de averías al mando del general Francisco Coloma, armada que en marzo del año siguiente constituirán ocho galeones, más las naos almiranta y capitana, aumentándose en seis fragatas y seis pataches en diciembre y obteniendo un gran éxito patrullando en las proximidades del Cabo San Vicente, al capturar diez filibotes holandeses cargados de trigo y mercaderías, que fueron conducidos a Cádiz.

Ese tráfico holandés que desde hacía unos años mantenían los rebeldes con ciertos mercados mediterráneos, es el que condujo, en 1592, al coronel escocés Guillermo Semple, al servicio de España, a elevar al Monarca un proyecto tendente a cerrar el Estrecho de Gibraltar a «todos» los navíos extranjeros, excepto aquellos que se autorizasen, si bien éstos se verían forzados a pagar una especie de tributo por su paso.

Tal propuesta desconocía la dificultad que entrañaría su cumplimiento, así como sus derivaciones políticas, dado que lo que propugnaba no era otra cosa que establecer una modalidad de bloqueo abierto o a distancia, algo impensable en el tiempo y que con más facilidad no habíamos sido capaces de instaurar en Flandes. En relación con ese

pretendido bloqueo o cierre del Estrecho, el proyecto ignoraba la noción de economía, es decir, la idea de adoptar un dispositivo que implicase el menor desgaste para nuestras fuerzas y conservase su máxima capacidad de combate.

Por otro lado, ese tipo de bloqueo proyectado siempre fue considerado como una de las formas de guerra menos rentable, lo que no quiere decir menos eficaz, si advertimos que, además de ser agotador, exigía un gran número de unidades, por la necesidad de establecer relevo, y una reserva.

Pero era absurdo pensar en tan descabellada idea cuando la solución más sencilla hubiera sido ejercer un bloqueo a distancia en las proximidades o área de divergencia de las derrotas provenientes del Canal de la Mancha, lo que implicaba, claro está, asignar medios a dicha misión, como la armada de Pedro de Zubiaute de Bretaña. Sin embargo, en lugar de fijársele a aquél esa misión, sus unidades fueron integradas en las fuerzas puestas a disposición de Francisco Velarde, quien se preparaba para patrullar en las aguas de las islas Terceras.

Entre 1591 y 1594 parece como si sólo existiese un comodín con el que atender las múltiples misiones que reclamaba el Atlántico, la agrupación que mandaba Francisco Coloma, pues tan pronto se la ve actuar en San Vicente como en las Azores e, incluso, ante el aviso que se recibe del saqueo que han sufrido la isla Margarita, Caracas y Cumaná, zarpar en febrero de 1594 para las Indias, donde se verá obligada a invernar en precarias condiciones, lo que motivará la firma de un asiento, en agosto de 1594, con Domingo Sauri, natural de Cádiz, pero vecino de San Cristóbal de La Habana, para suministrar a esa armada bastimentos, víveres y pertrechos.

A finales de 1594 se dio un paso trascendental, al decidir el Rey la creación de la Armada de la Mar Oceáno, en la que debían integrarse las diferentes agrupaciones que hasta allí habían dado cobertura y hasta protección directa a los navíos del tráfico atlántico, como la conocida armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Para ello se estableció una Junta encargada de dictaminar su composición, organización y armamento, Junta que no era otra que la antigua de la Contaduría Mayor del Consejo de Indias, potenciada con la incorporación de los Presidentes de los Consejos de Hacienda y de las Indias.

Pero fue de verdad una Real Cédula, de 3 de diciembre de aquel año, la que estructuró dicho organismo, nombrándose a Bernabé de

Pedroso proveedor general; a Pedro de Igueldo su contador; a Felipe Porras contador de artillería; a Juan Ortiz de Artaza pagador; y a Rodrigo de Cieza tenedor de bastimentos, anunciándose en una especie de exposición de motivos la justificación de dicha creación «...porque de algunos años a esta parte, andan los enemigos y corsarios en el Mar Océano, robando y haciendo mucho daño».

Inicialmente, el núcleo sobre el que se iba a cimentar dicha Armada y en tanto no se construyesen y asignasen nuevas unidades, lo iban a constituir 11 galeones de la Armada de Nápoles, al mando de Pedro de Ibella, quien llegaría a Cádiz en julio de 1595, embarcando en ellos el Tercio de Infantería de la Carrera de Indias.

Casi simultáneamente se dio el título de Capitán General de la Mar Océano al Duque de Medina Sidonia, por lo que así se convertía en conductor estratégico de la amplia región del océano Atlántico, en tanto que el mando directo de la Armada de la Mar Océano iba a recaer, con el título de almirante, en Diego Brochero de Anaya, quien sería confirmado en ese puesto en octubre de 1595.

Aunque a finales de ese año se incorporaron cuatro nuevos galeones de la armada de Antonio Urquiola, a quien se había ordenado dejar Lisboa el 22 de abril y dirigirse al Cabo de San Vicente con dicho objeto, pronto se advirtió que los pretendidos galeones de Italia eran realmente un tipo modificado de galeras, que no parecieron idóneas para mantenerse en patrulla en el océano, por lo que la citada armada se redujo a tres o cuatro unidades, difuminándose el objetivo perseguido de contar con una agrupación de 20 buques operativos.

Como consecuencia de todo ello, la exacta articulación de la Armada de la Mar Océano proseguiría a un ritmo demasiado lento, lo mismo que la asignación de las dotaciones, acusando ciertos sectores de esa situación a la excesiva lentitud que imprimía un exceso de burocracia.

En la creación de esa agrupación no cabe duda que influyó el cambio de actitud que ya se observaba en las relaciones entre el Rey y los procuradores en las Cortes, cambio que se puso de manifiesto en la sesión de 30 de agosto de 1595, quizá como consecuencia de ver atendidas ciertas ciudades algunas de sus súplicas anteriores, como era el caso de Sevilla o La Coruña.

En dicha sesión, Pedro Tello reclamó a sus compañeros la concesión de nuevas ayudas «para sustentar una bastante armada de navíos

de alto bordo, bien artillados y guarnecidos de gente de guerra, en la Mar Océano, para la guarda de las flotas y otros navíos que navegan por él y para la seguridad de las Indias», obteniendo, inmediatamente, los apoyos solicitados y nuevas fórmulas para la obtención de créditos.

Por su parte, Martín de Porras, en la sesión de 18 de octubre de aquel mismo año, tras recalcar que «...y atento que el subsidio u excusado se conceda para las galeras y no se gaste ni consigne para otras cosas, sino que todo él se gaste en ellas», clara alusión al desvío de créditos a las empresas terrestres continentales, pedía a sus compañeros, como medidas suplementarias para adquirir fondos, «...que la armada que guarda la Carrera de Indias se sostuviese con el dinero de los arbitrios de allí llegados y el de las galeras —del Mediterráneo— con fondos procedentes o recaudados por la Iglesia».

Esa pretendida potenciación que, al fin, parecía vislumbrarse, incidía en la capacidad de las atarazanas disponibles, término que posteriormente se vería sustituido por el de arsenales, establecimientos dependientes del Consejo de Guerra en lo referente a la preparación de la fuerza, y de los Virreyes en sus funciones de control de las construcciones.

En los planes de la Junta de la Armada del Océano figuraba el proporcionar trabajo a los establecimientos que, por calidad o tradición en la esfera de la construcción naval, se estimaba gozaban de un mayor prestigio y productividad, figurando entre ellos los de Palamós; Barcelona, que en 1565 habían sido capaces de lanzar al agua 40 galeras; Nápoles y Sicilia, que en aquel mismo año habían construido 20 y 12 galeras, respectivamente, y otros de menor capacidad, como los de Palermo.

Igualmente se pensaba que a aquéllos debían agregarse los del Puerto de Santa María, que se convertiría en base de apoyo y estacionamiento de la Armada de Galeras de España; Gibraltar y Cartagena, punto este último que se había potenciado cuando fracasó la idea de crear una atarazana en Denia con el pretexto de que el puerto murciano se encontraba en el centro de gravedad de las operaciones contra el norte de África y, además, ofrecía mejores posibilidades logísticas y de protección.

Asimismo, se contaba con las posibilidades que ofrecían los astilleros del Atlántico y norte de España, situados en Lisboa, La Coruña, El Ferrol, donde se había preparado la última armada de averías; Deus-

to, lugar en el que, en 1577, el comisionado Cristóbal de Barros había supervisado la construcción de navíos para las Indias; Zorroza, Luchana, Bilbao y Baracaldo, conjunto que, en 1583, disponía de una «cartera de pedidos» que alcanzaba las 15.000 toneladas, en tanto que en Guipúzcoa figuraban los astilleros de Deva, Guetaria, Zumaya, Orio, Pasajes y Rentería, estos dos últimos de gran tradición y que en 1556 fueron capaces de absorber la construcción de 56 y 29 galeones respectivamente. Finalmente, también entraban en esos planes los astilleros de Cantabria, después de que el ya citado Cristóbal de Barros demostrase la penosa situación que atravesaban.

Tras un período de esplendor y pujanza, que se puede estimar alcanzó hasta los años setenta, cuando se entra en el último tercio del siglo XVI se manifiesta un claro declive de la industria naval en la Península.

La triste realidad era que ante la falta de subvenciones, aumento de los fletes y temor al embargo, el ánimo de los armadores decaía, teniéndose que recurrir a arrendar buques extranjeros, en su mayoría franceses, italianos y holandeses. Basta recordar para ello que en el armamento de las 89 naves que en El Ferrol se aparejaban en 1597 para ponerlas a las órdenes del Adelantado de Castilla, 64 eran de construcción extranjera, pudiendo servir de muestra o reflejo de esa misma situación el memorial elevado años antes de la empresa de Inglaterra por Guzmán de Silva, embajador en Londres, quien ya entonces sugería y ofrecía la construcción de navíos españoles en Inglaterra.

Esa decadencia de los astilleros españoles quedaba resumida en las palabras de Achineaga, en su Memorial [73], en el que apuntaba: «no ha ochenta años que ante Bilbao y Portugalete, que son dos leguas, había 200 velas de gavia y de 8.000 a 10.000 marineros, pues en sólo la anteiglesia de Baracaldo, una legua de Bilbao, había 300 ó 400 marineros y agora toda esa potencia naval está agobiada y aniquilada», añadiendo: «agora 40 años no había en Inglaterra diez naos de 150 toneladas excepto los galeones de aquel reino, y en Hamburgo agora 25 años no había 30 naos de gavia y agora hay más de 300». Esas estimaciones no

[73] Discurso del capitán Sancho de Achineaga de lo que S. M. debe mandar a la costa de Vizcaya, para que se hagan numerosas naves y avisos de aquellas costas, 1578. Fernández Duro, II, VII, 443-48.

eran nuevas, pues las había anunciado a su vez Tomé Cano en su obra *Arte de fabricar Naos*, quien revelaba ese mismo declive y señalaba el cambio que en veinticinco años y en sentido adverso se había producido.

Sin embargo, en esas faltas y decadencia tuvo mucho que ver la mala adecuación con la que se había conducido la política naval española. Aun suponiendo que los astilleros del Cantábrico no progresasen debido a la falta de pedidos ante un decaimiento del tráfico con el norte de Europa; a la insuficiencia de inversiones y hasta por la dificultad de encontrar materias primas o elaboradas para las construcciones, éstas podían haber sido ejecutadas en los astilleros del Nuevo Mundo, transformándose así aquellas regiones en un enorme arsenal de las flotas, dado que allí todos los elementos se conjuntaban para fabricarlas, desde la materia prima a los hombres, falsa política que sería numerosas veces recordada con amargura por Felipe II.

A partir de 1595 se intentó potenciar los medios navales, aunque aplicando medidas de emergencia. Así, la armada de 20 buques que se aprestó en Lisboa el 13 de noviembre de 1595, al mando de Bernardino de Avellaneda, se vio constituida por cuatro galeones «que se sacaron del pasaje», más cuatro de la flota de Urquiola, con otros navíos procedentes de Italia, reuniendo un total de ocho galeones, cuatro filibotes, tres urcas, tres zabras y tres galizabras, formación heterogénea en barco y hasta en adaptación de sus dotaciones para la lucha en el Atlántico.

Es curioso señalar que la misión que se encomendó a esa armada no fue otra que la de seguir los pasos de una formación británica, al parecer al mando de Drake, sorprendiendo la exactitud de dicha información, puesto que establecía todos sus posteriores movimientos, Canarias, Puerto Rico, Cartagena de Indias, Nombre de Dios y hasta predecía el saqueo de Panamá. Ante tales avisos, lo lógico hubiera sido situar la armada de Bernardino de Avellaneda en un lugar que interceptase dicho movimiento, pero nunca, teniendo en cuenta los tres meses de retraso entre ambas salidas, ordenarle siguiese aguas al adversario, pues así jamás podría entrar en contacto, como realmente sucedió. Pero aun era paradójico que, en los mismos momentos en que Drake llegaba a las aguas del Caribe, permanecieran en las Indias las naos de la armada de Sancho Pardo, que hacía unos meses habían fon-

deado en Puerto Rico, así como la armada de Luis Fajardo, totalizando, en teoría, una veintena de unidades.

Cuando se llega a 1596, todo parece indicar que, al fin, se ha encontrado la fórmula financiera para potenciar nuestro poder naval atlántico, como consecuencia de haberse impuesto en las Cortes una nueva mentalidad. Ese cambio de actitud lo encarnaba Martín de Porras, quien suplicó de sus compañeros créditos y su aprobación con estas palabras: «...para ayuda de un escuadra de naves de armada que corra la mar, se den a S. M. 100.000 ducados... y se sirva tener a punto Armada que pagan las Indias para limpiar el mar de corsarios». Por otro lado, como ya había reconocido el procurador Juan Suárez, en 1594, el otro gran teatro marítimo parecía encontrarse en paz y seguridad, pues «el mar Mediterráneo está armado con las galeras que se pagan del subsidio y excusado y con esto queda este reyno tan fuerte como seguro».

En los últimos años del reinado de Felipe II, la separación de los teatros y de sus distintas funciones, relaciones y misiones fue reiteradamente señalada. En 1597, fueron las Cortes reunidas en Madrid las que solicitaron votar el servicio extraordinario de millones, con el argumento de disponer «...en el Mar Océano una gruesa armada de navíos y en el mar Mediterráneo otra de galeras».

Sin duda, en ello influyeron tanto la afluencia de dineros americanos y la libre disposición de otras partidas del subsidio y excusado, conducente a posibilitar la constitución de dos flotas oceánicas, como el ataque inglés de Cádiz en 1596, que provocó, como ya vimos, el saqueo de la ciudad y la pérdida de innumerables navíos. Así lo había dado a entender, el 29 de julio de 1596, Gerónimo de Salamanca, al propugnar: «por el mar Océano ha de haber dos armadas, de ellas una que guarde la Carrera de Indias, sin que se mezcle en otro ministerio». Claro es que todo hace pensar que las Cortes sobrevaloraron las posibilidades de financiación que requería el nuevo despliegue, pues para su sostenimiento era indispensable disponer de 1.125 cuentos de las sumas procedentes de las Indias, pero también de los esfuerzos que recababan los compromisos europeos y mediterráneos de la Monarquía. De ahí que la lucha astuta y solapada que se estableció entre el Rey y los procuradores, quienes pretendían consagrar al poder oceánico hasta los fondos concedidos a las flotas de galeras y, por supuesto, evitar que

el Monarca utilizase un solo cuento para hacer frente a sus conflictos europeos.

En el fondo, las dos posiciones que se mantenían podían sintetizarse de la siguiente manera: la del Rey, quien pretendía que, además de fortalecer el poder naval, se tuvieran en cuenta sus obligaciones continentales, en tanto que los procuradores o las ciudades trataban de forzar a Felipe II a que aplicase la mayor parte de los fondos disponibles a robustecer las fuerzas navales oceánicas y las fortificaciones del litoral de los diversos territorios de la Monarquía.

Esa pugna prueba algo que es preciso resaltar. Por un lado, ese antagonismo entre el Rey y las Cortes parece descubrir un aspecto que siempre se ha tratado de ocultar, al presentarnos la historia a Felipe II como un despótico dictador, pues de haberlo sido, jamás hubiera dado lugar y menos permitido que se llegase a una situación de enfrentamiento con el poder real. Por otro, todo da a entender que lo que subyacía en la cuestión era un deseo de las Cortes por administrar las sumas destinadas al sostenimiento de las galeras de España y de la Armada de la Mar Océano, deseo que expondría sin ambages Hernando de Quiñones, representante de León, en nombre de un grupo procordo, en las nuevas Cortes reunidas en Madrid entre 1598 y 1601.

Cuando finaliza el siglo XVI y se abre el XVII, el panorama en el ámbito marítimo y naval deja mucho que desear. Todo da a entender como si todos y cada uno de los que desde hacía años habían participado en las discusiones para potenciar nuestro poder naval no hubieran hecho otra cosa que platicar y polemizar, pero sin alcanzarse objetivos tangibles. Esa realidad se pondría más tarde de manifiesto, tanto en la sesión del 4 de julio de 1603, como en la del 8 de junio de 1606, de las Cortes de Valladolid, al advertirse que todas las consignaciones establecidas y aprobadas para armamentos navales, en las dos últimas décadas, no habían sido utilizadas para tales menesteres, sino que, premeditadamente, se habían desviado.

Esa gran falta quedó reflejada en el memorial que se elevó al Conde de Miranda, Presidente del Consejo Real. En él se decía que aunque desde 1598 se había comprometido el Rey a gastar en las armadas océanicas todo el dinero con el que contribuían las Indias, al cabo de tantos años la situación en el Atlántico continuaba siendo cada vez peor, «por no estar previéndose la —construcción— de alto bordo y

no gastarse en ello lo que las Indias dan para este efecto sino en cosas muy diferentes».

Fue, quizá, por ello por lo que el 30 de diciembre de 1602 Felipe II, después de reconocer la validez de muchos de los argumentos expuestos en las Cortes en las últimas décadas del pasado siglo, se dispuso a dar un impulso a las fuerzas navales oceánicas, mediante la formación de las tres escuadras proyectadas hacía años y que habían sido ya bautizadas con los nombres de Vizcaya, Andalucía y Portugal. En su sentir, unidas a la del Mar Océano y a las fuerzas de protección del tráfico de Luis Fajardo, se lograría disponer en el oceáno Atlántico de 100 galeones, con sus correspondientes pataches, designándose a Alonso de Bazán para el mando supremo. Sin embargo, ese magno proyecto pecaba de ingenuidad e inviabilidad, pues excedía las posibilidades financieras del momento, quedando paralizado nada más nacer.

Idéntico destino tuvieron las proposiciones y buenos deseos que se escucharon en 1606, con motivo de haberse otorgado un nuevo servicio de 17 millones, como consecuencia del trágico destino sufrido por la escuadra de la Guarda del Estrecho, prácticamente deshecha por los holandeses, quienes, igualmente, habían destruido el año anterior en el Canal de la Mancha las flotas enviadas a Flandes, acciones que impulsarían a aquéllos a establecer, a partir de 1605, un bloqueo de nuestras costas atlánticas que desorganizó el tráfico y alcanzaría hasta mayo de 1606.

Pero la realidad del estado de nuestro poder naval a comienzos del XVII nos la ofrece uno de los más prestigiosos almirantes de aquel momento, Diego Brochero. En el mes de marzo de 1605 y, al parecer, desde el puerto de Pasajes, enviaba a Felipe II un largo escrito, conservado en el Archivo de Simancas, en el que, con ruda y llana franqueza y amparado por su experiencia de «38 años de navegación en las Armadas de galeras y de alto bordo de Vuestra Magestad y en las del Turco, en el tiempo en que fui esclavo», exponía la lastimosa situación de la Marina de Guerra, cuya fuerza «no consistía en tener y sacar muchas galeras y navíos, si salen con mal orden y mal tripulados y pertrechados», porque «cuatro navíos» bien construidos y armados «son de más substancia y provecho que doce de la manera que ahora navegan», tanto para pelear, como para todo lo demás.

El viejo Almirante encabezaba su exposición con la general desestimación en que «el noble oficio marinero» había caído y en el olvido

de aquel axioma de que el que fuese poderoso en la mar lo será en tierra. A continuación, iba enumerando las sucesivas deficiencias de «los navíos de S. M.», desde su mala fábrica, que les restaba «perfección y fortaleza», hasta los defectos de la artillería, «áncoras», clavazones, jarcias y otros efectos, que obligaban en muchas ocasiones a «embargar» los barcos particulares «con malicia mal construidos», al objeto de evitar tales requisas, por su lentitud y pesadez y por no poder acomodar en sus cubiertas bajas los correspondientes cañones, ni las «gentes de guerra».

Pero en lo que más insistía el noble veterano era en el abandono y desconsideración en que se tenía a los hombres del mar, hasta el punto de que en España «no había ya persona que tuviera un poco de pundonor que lo quisiera ser» y, a este efecto, citaba algunos penosos ejemplos de armadas por él mandadas, como las reclutadas en los años 1601 y 1602 para las empresas de Irlanda, en las que para dotar 5 galeras y 7 navíos hubo necesidad de «sacar a la fuerza» marineros de barcos particulares, lo que, según confiesa, equivalía a que «en las peleas tenía que guardarme más de los enemigos que llevaba a bordo que de los de fuera».

Semejante estado contrastaba, según Brochero, con lo que sucedía entre «ingleses y olandeses», donde «la gente particular estima más ser capitanes de mar que de infantería y así se ha visto lo que han hecho con tan pocas ruines fuerzas y sus extraordinarias navegaciones», ya que «con tan escasos y pequeños navíos, poca gente y con tan poca costa, han divertido los Ejércitos y Armadas de V. M., tan costosas».

Esas quejas, expuestas con tan cruda sinceridad en los albores del siglo XVII, cuando el Rey de España era todavía considerado como «el Señor de la mar», ponen de manifiesto una de las auténticas causas de nuestra decadencia, debida, en buena parte, a esa vuelta de espaldas de los españoles a la mar, en tanto que su vocación a los ejércitos de tierra no halló nunca ninguna laguna ni omisón.

Capítulo V

PÉRDIDA DEL MONOPOLIO COMERCIAL Y MARÍTIMO EN EL SIGLO XVII

Vacío de poder y emergencia de nuevas potencias navales

España, ante el hecho de que entre Europa y América no existiese otra posible vía de vinculación que a través del Atlántico, concedía a este mar un valor capital por lo que concernía al tráfico, siendo por ello natural que cualesquiera que hubiesen sido sus compromisos y aun cuando se encontrase en paz en Europa y en el Mediterráneo, adaptara su poder naval y la protección de sus derrotas marítimas a circunstancias de guerra, pues, de no presentarse tensa y vigilante en la mar, era bien fácil de eliminar su pretensión de ser dueña de aquel océano, exponiéndose, como muy pronto sucedería, a los efectos de una estrategia indirecta o de desgaste, iniciada por nuestros potenciales o reales adversarios por medio de corsarios y bucaneros, antes de dar entrada a fuerzas navales regulares. Como no fue así, muy pronto las aguas oceánicas se convirtieron en el escenario de una lucha cruenta y singular en la que intervendrían una serie de países europeos de vocación marítima, aunque con finalidades diferentes, unos, como Holanda, llevados por motivaciones económicas, otros, como Inglaterra o Francia, buscando su hegemonía.

Quizá, entre tantos factores como pudieron haber influido, aparece aquél ligado a la ausencia total de oposición naval aborigen en las Indias recién descubiertas, o la existencia de un importante tráfico marítimo propio del Caribe, pues ello condujo, en primer lugar, a que la conquista y su posterior colonización sólo requirieran un esfuerzo terrestre y, luego, porque de haber existido tal oposición o corrientes de tráfico nos hubiera sido preciso crear un poder naval, como en el caso

portugués, cuya expansión hacia el Índico tuvieron que verificar venciendo obstáculos a través de acciones navales con los pueblos árabes, lo que les indujo a crear una Marina, convirtiendo el buque en elemento de comercio y de combate, algo que, por el contrario, nosotros tardaríamos en proyectar y alcanzar.

Como resultado, España jamás llegó a concretar una estrategia americana y marítima, por estimar, equivocadamente, que el Atlántico sería siempre un mar tranquilo y sosegado, libre de amenazas. Posteriormente, a finales del siglo XVI y durante todo el XVII, su defensa nos conduciría a formular una estrategia de contención, a remolque de la iniciativa de nuestros adversarios, afectando al espíritu ofensivo que debió premiar, como puede advertirse si se analiza la creación, despliegue y actividades de nuestras fuerzas navales en el siglo XVII y XVIII.

La paz de Vervins con Francia en 1598, el fin de la guerra con Inglaterra en 1604, y la Tregua concertada con los Países Bajos el año siguiente, ofrecerán a estos países, deseosos de heredar los bienes y recursos de España, la oportunidad de lanzarse impunemente, en el primer cuarto de siglo, a la guerra indirecta, que les ofrecerá todo tipo de seguridades y beneficios para, después, iniciar sin tapujos la guerra abierta.

Ello era lógico, pues si los holandeses e ingleses no deseaban verse constreñidos a configurar su futuro en las restringidas aguas del Mar del Norte o del Atlántico septentrional, debían forzosamente luchar contra la hegemonía territorial y comercial que ejercía la Monarquía peninsular.

A la vista de la situación internacional en las primeras décadas del siglo XVII, la pretensión holandesa relativa a la libertad de los mares debía dirigirse inequívocamente contra las Indias, punto vulnerable de España y país que, en su sentir, no solamente había reprimido sus deseos de independencia, sino que, también, había tratado de ahogar su desarrollo económico, incluso después de alzarse como primer país comercial de Europa, dada su singular situación geográfica en el centro del intercambio entre Oriente y Occidente, en la desembocadura del Rin. En consecuencia, la lucha por alcanzar su plena soberanía obedecía no sólo a causas religiosas, sino también a razones políticas, nacionales y económicas.

Es por tanto comprensible que acogieran dicha Tregua con entusiasmo, pues veían desaparecer el principal impedimento que, hasta allí,

les maniataba para poder dedicarse a la consecución de aquel valioso objetivo, el cual pasaba por dotarse de un eficiente poder naval, negociaciones en las que cometimos el grave error de hablar de Europa, pero sin involucrar al Atlántico, que era lo que les convenía y buscaban.

Con ello, les ofrecimos el tiempo suficiente para consagrar sus energías a consolidar su economía y transformarse en una gran potencia naval, algo que realmente habían iniciado en el siglo anterior, cuando España les aplicó el bloqueo comercial, que les hizo adivinar que, en tales circunstancias, su única salida era lanzarse al océano y alcanzar las costas de América para aprovisionarse de materias primas. Fue así, por un error de cálculo y político, como colaboramos a que los todavía rebeldes se convirtieran en la primera potencia naval del siglo, en lo que tuvieron mucho que ver las grandes compañías anónimas de navegación y comercio que se fundaron y que, desde 1600, se trazaron como meta el participar en la obra de expansión colonial, no sólo en busca de beneficios, sino que, como era factible advertir en el caso de la Compañía de las Indias Orientales, creada en 1602, iban a representar, en realidad, los intereses del Estado.

Su acción fue rápida y contundente. En 1610 fundaron Nueva Holanda en el valle del Hudson, centro de gravedad del comercio de pieles; en 1619, fundaron Nueva York, con el nombre de Nueva Amsterdam; en 1624 crearon la Compañía de las Indias Occidentales, a semejanza de la anterior, que encaminará sus esfuerzos y actividades hacia la Guayana y el Brasil, para posesionarse, en 1634, de Curaçao y luego de otras islas menores de las Antillas, como Tobago, Barbados, San Martín, San Andrés, San Cristóbal, Antigua, Anguila y Montserrat.

Por el contrario, la paz con Inglaterra y la Tregua con Holanda provocaron en España un sentimiento de confianza y hasta de seguridad que se tradujo en los programas de construcciones navales, impulsándose al mínimo las botaduras, de tal suerte que de 1607 a 1609 la Armada nacional vio descender sus efectos, que en ese último año se situaban en 32 galeones y en 1610 en 20.

Esa confianza, producto de una errónea percepción del futuro por parte del poder ejecutivo español, fue la que rechazó o no potenció las reformas propuestas por Diego Brochero, expuestas en su conocido

memorial al Rey *Sobre la Marina* y que recogerían las Ordenanzas de noviembre de 1606 [1].

Éstas se encaminaban a mejorar las condiciones de vida del personal: «sin marineros no puede haber Marina»; a establecer el reclutamiento de verdaderos profesionales a través de la implantación de la Matrícula de Mar; a animar la industria naval y marítima, así como a los armadores, que, hasta allí, vivían sobresaltados por la posibilidad de que sus buques fueran embargados; a preparar unos planes de adiestramiento para las tripulaciones, en puerto y en la mar, en los que debían, asimismo, figurar los deberes y atribuciones de cuantos componían los escalafones de almirante a piloto; a otorgar subsidios y créditos para poner en las gradas barcos mayores de 300 toneladas; obligatoriedad, a partir de 1610, de que todas las naves que participasen en la Carrera de Indias cumpliesen una serie de requisitos [2] y, finalmente, a reconstituir y fomentar el poder naval a flote, esto es, las armadas.

Pero todo quedaría en meros proyectos, en palabras y hasta en buenas intenciones, al intervenir en tan acuciante cuestión personajes desconocedores, por completo, de la mar y su entorno, como lo demuestra el Memorial que elevó al Rey Murcia de la Llana, criado de aquél, en el que le animaba a lanzar al agua cien buques en sólo dos años.

La falta absoluta de un pensamiento naval, algo que reclamaba y exigía la vida y desarrollo de España y de las Indias, cedía a favor del pensamiento continental, que todavía estimaba que era posible mantener una hegemonía en Europa, ignorando que ésta tenía que ser reñida y defendida en la mar, como así lo fue. Como resultado, la debilidad nacional, no corregida eficazmente en las dos primeras décadas del siglo, sirvió de incentivo a Holanda y luego a Francia e Inglaterra, que venían haciendo todo lo posible para arrebatarnos el dominio del mar, lanzándoles a las corrientes oceánicas, puesto que bien sabían que la enorme extensión de los territorios de la Monarquía no servía más que para ofrecer un gran número de puntos vulnerables.

[1] Firmadas en Ventosillo, el día 4.

[2] Ordenada una inspección, 78 buques no cumplían lo prescrito en las Ordenanzas.

Al volver a oscurecerse el panorama internacional, nada más comenzar la década de los años veinte, y ante el progresivo deterioro de nuestra influencia y poder en la mar, el Conde Duque de Olivares pretendió revitalizar, en 1621, las armadas y el despliegue naval mediante un ambicioso proyecto de construcciones, al que seguiría la promulgación de unas nuevas Ordenanzas, en 1623; un plan para crear un Almirantazgo en Sevilla, en 1624, especie de compañía comercial que sería responsable de sostener los convoyes armados, que comerciarán con el Mar del Norte y el Báltico. Finalmente, en 1633 ofrecería dos Ordenanzas «para el buen gobierno de la Armada de la Mar Océano».

Sin embargo, la realidad fue que el número de buques prosiguió descendiendo de modo alarmante, especialmente a partir de 1622, en que se rompió la Tregua acordada con Holanda, que, además, impediría la llegada de materiales vitales procedentes de los países ribereños del Báltico, como madera, clavazón, indispensable para los astilleros, al no poderse controlar las aguas del Canal de la Mancha y sus accesos. No obstante, hay historiadores que afirman que la profunda razón de aquella desidia residía en el desconocimiento que tenía Olivares del valor de la Marina como instrumento político del Estado, presentando como argumento la siguiente frase que le atribuyen:

> los ejércitos pueden ser alquilados o pagados al finalizar una campaña, pero los barcos hay que construirlos y mantenerlos largos años y eso cuesta mucho [3].

Estimamos que en dicha apreciación se encerraba cierta verdad, pues, según Matías Novoa, el Conde Duque «tenía por superflua la Armada del Estrecho, pues no servía sino para llamar a los enemigos y consumir millones». Pero es que, además, ni en su conocido Memorial de diciembre de 1624, ni en su instrucción de 1625, ni en otros documentos, como pueden ser los *Advertimientos* al Infante Don Carlos, o en los *Votos en el Consejo de Estado, sobre la falta de cabezas militares*, con el cardenal Borja, aparece el tema o la preocupación por reconstruir el poder naval, con lo que se hace aún más incongruente su decisión de romper la tregua con Holanda [4].

[3] M. Howard, *La guerra en la Historia Europea*, México, 1983.
[4] G. Marañón, *El Conde Duque de Olivares*, pp. 425-440.

A partir de 1622, el comercio y la navegación con Flandes y el Báltico comenzó a colapsarse, grave situación que iba a coincidir con una profunda crisis militar y naval, derivándose de ella una crisis económica y de abastecimientos, a la que coadyuvarían no solamente las cosechas fallidas en los años treinta, el hambre y las plagas, sino también otra serie de factores negativos, como eran el fuerte endeudamiento, la incierta llegada de la plata de Ultramar, la falta de pagas a los ejércitos, un gobierno insolvente, o el cansancio general del pueblo español, que se veía sometido a continuos conflictos en los que se desangraba.

Por otro lado, es preciso suponer que el valido de Felipe IV no supo, o no pudo, rodearse de buenos asesores que le hicieran ver, con objetividad, la evolución, tendencias y finalidades de las Marinas con las que iba a enfrentarse, pues mientras Holanda se convertía en una gran potencia en la mar, nuestras armadas se veían reducidas a unos cuantos y anticuados galeones, mal desplegados, articulados y peor dotados y abastecidos.

De ahí que sea difícil adivinar los motivos profundos a los que respondieron la ruptura de la mencionada Tregua, aunque sea posible que la situación política en Europa y en particular de la Monarquía así lo exigiese.

Pero es más factible que en aquella decisión mediara la queja de los gobernadores y comerciantes de Ultramar, ante la continua presencia de buques holandeses en sus costas, o, también, la de la Casa de la Contratación, que en esa época sufría la dura competencia de las compañías comerciales extranjeras, hasta el punto de que en numerosas ocasiones los buques por ella despachados regresaban a Sevilla con su carga intacta, al no haber podido colocarla en los mercados americanos.

También cabe pensar que Olivares hubiera heredado una serie de compromisos y ataduras, no atribuidas a él sino al mal gobierno de su predecesor, el Marqués de Uceda, o, finalmente, que equivocadamente estimase que disponía del suficiente poder como para convertir el reinado de Felipe IV en otra época dorada y de esplendor, similar a la que experimentó el abuelo de este Monarca.

Pero más grave que perder la supremacía en los mares, fue que España no trató de poner en práctica remedios y medidas para recuperarla, o, al menos, para esforzarse en mantener la competencia a la

que la desafiaban sus rivales. En realidad, es que no hubo ideas y, por tanto, no pudo esbozarse ningún tipo de política naval y menos aún alzarse con la iniciativa que, incomprensiblemente, nos dejamos arrebatar por nuestros adversarios a lo largo de todo el siglo, y si la hubo, se aplicó de forma esporádica, pues más de una vez fue preciso improvisar armadas, cuando la solución de nuestros problemas exteriores pasaban más por una potenciación de las flotas que de los Tercios [5].

Esa falta de ideas supieron aprovecharla hábilmente los holandeses cuando, en 1623, se dirigieron a las costas brasileñas y ocuparon la ciudad de Bahía. Aunque los resultados no les fueron favorables, ya que, en 1625, Fadrique de Toledo recuperaría dicha ciudad y nos impondríamos en otros puntos atacados, como Puerto Rico, La Mina o el Perú, sí lograron un efecto de diversión al distraer hacia aquellas lejanas aguas, importantes efectivos navales que, en otro caso, podían haber participado en el bloqueo de los Países Bajos colapsando su comercio y hasta retrasando su independencia.

Al mismo tiempo, ese bien meditado plan de diversión, que respondía a un planteamiento estratégico defensivo, pero tácticamente ofensivo, implicaba una serie de operaciones conducentes a cortar o, al menos, interferir nuestras líneas de comunicaciones marítimas, acciones conducidas con éxito que les llevaron a impedir la llegada de la plata a Sevilla de forma regular, lo que repercutió dramáticamente en el apoyo logístico a los ejércitos españoles, que combatían en los teatros de la guerra europeos. Por otro lado, libres de la amenaza que les hubiera supuesto un bloqueo, cerrado o abierto, de sus costas metropolitanas, pudieron disponer de contingentes humanos para lanzarlos a las empresas oceánicas y elevar su moral.

Ese planteamiento estratégico holandés, cuya puesta en práctica algunos dividen en tres fases [6], tuvo para ellos un efecto inesperado y muy positivo, dado que iban a alcanzar sus previstos objetivos con un menor esfuerzo al que habían previsto.

[5] Es aleccionador que en el presupuesto de 1637 la Armada solamente recibiese 500.000 escudos, cuando para la Casa Real y presidios se asignaban 2.114.000 y para el esfuerzo bélico en Flandes 4.384.000; todo un síntoma.

[6] *Historia General de España y América,* Madrid, 1985, IX-2. Recoge la opinión del historiador brasileño C. N. Max Guedes, p. 39.

En primer lugar, asentarse en ciertos territorios americanos, como, Pernambuco, en 1630, sin que el encuentro naval del 12 de septiembre de aquel año entre Oquendo y el almirante Peeters, considerado por España como una victoria, tuviera repercusión alguna sobre aquellos asentamientos, como lo demostró el hecho de que, cuatro años después, se instalaran en Curaçao de forma definitiva.

Otro objetivo que superaron fue el que implicaba el acoso a nuestro tráfico. Basta recordar el éxito que alcanzaron en 1628, cuando atacaron a la flota de Nueva España, a las órdenes de Juan de Benavides, en la bahía de Matanzas, en Cuba, que les proporcionó el impresionante botín de 11 millones de florines, con los que sufragarían gran parte de los gastos originados por sus campañas y potenciarían, aún más, la Compañía de las Indias Occidentales.

Como tercer objetivo figuraba el aprovechar el desgaste a que nos veíamos sometidos para influir en la moral del pueblo español, principio de guerra desde la más remota antigüedad, que nuestros adversarios aplicaban y nosotros parecíamos desconocer, dado que para suplir la llegada de caudales de América no existía otra vía que aumentar los impuestos, necesarios, por otra parte, para sostener las campañas terrestres, creando todo ello un sentimiento de impotencia y hasta de desconfianza hacia las clases dirigentes, cuando no de indisciplina, como lo demuestra el rechazo de Fadrique de Toledo a volver a hacerse a la mar en 1634.

Para colmo, durante las tres primeras décadas del siglo se había asistido a la paulatina desaparición de brillantes marinos y a una polarización del Conde Duque hacia los acontecimientos terrestres, que se habían agudizado en 1630 con la entrada en el conflicto de Francia, país que respaldaba a nuestros adversarios.

Para paliar esa falta de medios navales, Olivares no encontró otra solución que establecer unas Ordenanzas que autorizaban a los particulares a armar buques en corso, con lo que, en cierto modo, no solamente animó la guerra indirecta o guerrillera en la mar y justificó la piratería «oficial» que desde hacía muchos años practicaban nuestros enemigos, sino que reconocía, con esa medida de emergencia, nuestra total impotencia.

Tampoco servirían para nada otras medidas adoptadas, caracterizadas por su improvisación, como fue el caso de la nueva armada que

se confió a Lope de Hoces en 1636 [7], enviada al Brasil para desalojar a los holandeses de Pernambuco, reconquistar Curaçao y proteger la flota de la plata, operaciones que no lograron resultado alguno, viéndose forzado a regresar a España, sin pena ni gloria, en 1637 para participar en una última y decisiva acción, condenada de antemano al fracaso.

Ese triste acontecimiento se relaciona con la salida de los restos de las armadas nacionales para Flandes, en un intento de dar un golpe decisivo a las flotas de guerra neerlandesas ante su propia metrópoli, operación que nos conduciría al desastre de la batalla de las Dunas, librada el 21 de octubre de 1639, en la que fuimos batidos y dispersados por el almirante Tromp, esfumándose así los sueños de Felipe IV y del Conde Duque para establecer una Monarquía Universal.

Dicha derrota, que como secuela iba a consagrar más tarde la independencia de los Países Bajos como nación soberana, coincidía con el ascenso de Francia a la categoría de gran potencia y con el relevo de los Austrias por los Borbones como estirpe hegemónica y más influyente en el futuro destino de Europa. Pero también provocó la salida a la superficie de una serie de problemas interiores que desembocarían en las rebeliones de Cataluña y Portugal en 1640, revolución en el país hermano que le conduciría, de nuevo, a ser dueño de su destino y, en consecuencia, a privarnos del valioso concurso naval y marítimo que, durante casi un siglo, nos había prestado. A esos acontecimientos sería preciso añadir los negativos efectos que para nosotros tenía la guerra de los 30 años, en su última etapa contra Francia, la caída del Conde Duque y la derrota de Rocroi, que terminó con el mito de los, hasta allí, invencibles Tercios españoles.

La Paz de Westfalia, en 1648, encontraría a una España agotada, indefensa en la mar, arruinada económicamente y sin haber logrado poner todavía en orden sus ideas en el campo político y estratégico.

El mencionado Tratado nos había forzado, como paso previo, a suscribir con Holanda la Paz de Munster [8], por la que Felipe IV aceptaba *de jure* su independencia, reconociéndoles el privilegio de poder ejercer el comercio, sin restricciones, tanto en las Indias Orientales

[7] Tomó el mando por negarse a hacerlo Fadrique de Toledo y Gómez de Sandoval. Disponía de 30 navíos, de los que solamente 6 de Castilla y los 4 de Portugal podían considerarse como verdaderos buques de guerra.

[8] 30 de enero de 1648.

como Occidentales, además de entregarles el Brabante del Norte y la plaza fuerte de Maestricht, sobre el río Mosa. Por otro lado, para favorecer todavía más la economía y pujanza de Amsterdam, se clausuraba la desembocadura del río Escalda, lo que iba a suponer la ruina del puerto de Amberes, el más floreciente de Flandes. Este error, que aparentemente parecía carecer de importancia, significaba un golpe de gracia a la prosperidad de los Países Bajos españoles, la zona más desarrollada de nuestro Imperio, al tiempo que se entregaba a Holanda el dominio efectivo de los mares y de sus comunicaciones con las Indias, un eslabón más en nuestra precipitada decadencia.

Dos años después suscribiríamos un nuevo Tratado de Navegación y Comercio con los Estados Generales, en cuyo capítulo X se reconocía el derecho que asistía a nuestros recientes enemigos para que no se examinase la carga que encerraban las bodegas de sus buques, cuando atracasen en puertos españoles, «salvo si fuera contrabando» [9].

El auge que experimentaban los Estados Generales iba a tener, inmediatamente, una clara y contundente respuesta, al haber suscitado su incremento de poder e influencia celos, temores y envidias. La amenaza provendría de uno de sus antiguos aliados, la ambiciosa Inglaterra, que, en 1651, asestaría un golpe decisivo al comercio y navegación de los Países Bajos mediante la publicación del Acta de Navegación formulada por Oliver Cromwell.

A pesar de los éxitos logrados por Holanda en sus tres guerras con Inglaterra [10], esos conflictos terminarían por castigarla, convirtiéndola en potencia de segunda categoría, quizá por una falsa apreciación de su poder real, pero también por una mala aplicación del principio de la economía de fuerzas. Su gran error no fue otro que permitir que durante los períodos de paz decayera la potencialidad de sus flotas, de tal modo que, al abrirse las hostilidades, les era ya imposible vigorizarlas y organizarlas.

En adelante, eliminados España y los Países Bajos, la lucha por el dominio del Atlántico iba a disputarse entre dos rivales muy poderosos, Francia e Inglaterra.

[9] A.H.N. Estado, 1702, caj. 1.
[10] 1652-1654, 1665-1668 y 1672-1674.

Al alcanzarse la segunda mitad del siglo XVII, Francia se encontró ante un grave dilema, pues si por su demasiada vinculación con los acontecimientos europeos no podía renunciar a intervenir, su situación geográfica reclamaba no dar la espalda a las actividades oceánicas.

Por su parte, Inglaterra, fortalecida por sus guerras con los españoles y holandeses, con una gran vocación y experiencia en temas marítimos y como potencia insular, libre por tanto de ataduras que la ligasen a los conflictos continentales, no se hallaba ante aquel dilema, sino como nación para la que la mar se presentaba como la orientación que debía conducir su futura política.

En la lucha que se avecinaba, Francia confiaba en su potente y bien adiestrado ejército, por lo que parecía olvidar que para conservar, aumentar y sostener los territorios ultramarinos en los que se había implantado, le era absolutamente imprescindible mantener abiertas sus comunicaciones marítimas, principio que adoptaron tarde y mal.

Por el contrario, su rival Inglaterra, inspirándose en la conocida frase de Sir Walter Raleigh «quien domine la mar, domina el comercio; el que domina el comercio mundial, domina las riquezas del mundo y, por consiguiente, el mundo entero», lema o principio que se convertiría en la directiva básica de su política exterior a lo largo de dos siglos, sí advirtió que ese dominio únicamente podía obtenerlo si se alzaba con la supremacía en la mar.

La rápida caída del poder naval francés, cuando desaparece Richelieu, demuestra lo desacertadamente que había comprendido Francia su gran valor, y aunque aquél encontró un continuador de su obra en Colbert [11], padre de la Marina francesa y del mercantilismo, que dejó a su muerte una flota equiparable a la inglesa integrada por 96 navíos de línea y 42 fragatas, tampoco se supo apreciar su trabajo y mensaje y, menos aún, aplicar, si se advierte que Luis XIV miraba demasiado al Rin y poco al Atlántico.

En cuanto a Inglaterra, a partir de julio de 1670 había establecido ya una serie de grandes circuitos marítimos y comerciales que solamente podían serle rentables si se convertía a América, en su conjunto, en una gran área de libre comercio, pues España ya no contaba para ella.

[11] 1619-1683.

Fuerte y sin grandes oponentes en la mar, Inglaterra pronto advirtió que había quedado superada la época en la que necesitó recurrir a la guerra indirecta, la llevada a cabo por piratas y bucaneros, hombres independientes y sin ley, si quería evitar que se convirtiese en la misma amenaza que tuvo que soportar el tráfico español. Por otro lado, tuvo la gran visión de mover a su diplomacia coordinadamente con sus intereses comerciales y marítimos y, así, supo favorecer a Holanda para arrebatar el poder a España, aliarse con Francia contra Holanda y, después, formar el doble cerco de las alianzas de 1689 y 1701 que ahogasen a Francia [12].

En nuestra patria, a partir de la Paz de Westfalia ni el Monarca, ni el nuevo valido Luis de Haro, Mariana de Austria, Carlos II, Juan José de Austria, el Duque de Medinaceli o el Conde de Oropesa, dispondrán de capacidad política y de medios económicos para levantar a España de su postración. Sin unas finalidades a largo plazo, directivas concretas, objetivos fijados y a alcanzar, sin una Hacienda saneada y, especialmente, sin un pueblo que los respetase y respaldase, era misión imposible enderezar unos inexistentes ejércitos y armadas cuya dirección, además, no podía dejarse a la improvisación y decisiones personales.

De ahí que en 1649, un año después de Westfalia, el embajador veneciano en Madrid informase a su sobrino que España sólo disponía de 7 galeras, que sumadas a las 12 desplegadas en Italia alcanzaban la rídicula cifra de 19 navíos, para hacer frente a cualquier compromiso en el Mediterráneo. Claro que tan lamentable situación era perfectamente justificable, si tenemos en cuenta que ya en 1646 los gastos bélicos ascendían a 12,7 millones de ducados, cuando el Tesoro Público solamente podía conceder tres, y que en 1655 dichos gastos aumentaron para situarse en 13,8 millones, mientras la Hacienda únicamente era capaz de otorgar cinco [13].

Pero aún sería más triste comprobar que cuando poseíamos unos excelentes astilleros e industrias de armamento, abundante hierro en Vizcaya y Huelva, cobre en Sierra Morena, azufre en Hellín y Cataluña y salitre en otros diversos puntos, los primeros se vieran práctica-

[12] En 1683 se firmó el Acta de Jamaica, que pondría fin a toda actividad corsaria.
[13] *Historia General de España y América*, VIII, Madrid, 1986, p. 546.

mente paralizados por falta de pedidos y que los mencionados recursos se explotaran ocasionalmente, viéndonos obligados a adquirir armas en el extranjero.

Con Carlos II, la causa de aquella paralización en las construcciones respondería a varias razones: caída del tráfico, aumento de los fletes y regreso al sistema de asientos y embargos; pero, dada la crisis del Tesoro, éste no podía hacer frente a los compromisos adquiridos, ni satisfacía las primas concedidas a la fabricación de buques, lamentable panorama que movía a recordar, en 1680, las advertencias que en 1611 elevaba Tomé Cano en su obra *Arte para fabricar y fortificar naos de guerra y mercantes.* En dicha fecha escribía: «no se concibe como hay todavía quien se atreve a construir naos con el corto sueldo que el Rey paga, cuando se sirve de ellos y con el método de pagar acotamientos, asientos y embargos, el más propio para la ruina de los armadores», consideraciones que podían aplicarse al finalizar el siglo XVII y justificar la falta absoluta de botaduras de naves al agua o puestas en grada.

Fue en tan lastimoso estado como España entró en el nuevo siglo XVIII, a remolque de las inciativas de los demás, porque un Imperio tan dilatado como el español, sin Marina, no podía mantenerse y necesariamente habría de sucumbir.

El lento declinar de las Armadas Reales

En 1540, las actividades del corso francés sobre el tráfico marítimo con Flandes e Indias provocaron la creación de la Armada de la Guarda del Mar de Poniente en España, grupo operativo que se puso a las órdenes de don Álvaro de Bazán, el Viejo, con la misión inicial de ejercer la vigilancia y protección de las aguas atlánticas próximas a la Península, de San Vicente a Finisterre.

Sin embargo, el desarrollo del comercio marítimo español pronto aconsejó la necesidad de distraer fuerzas de aquella agrupación para reforzar las débiles armadas de la Guarda de la Carrera de las Indias, que desde 1522 al menos, teóricamente, protegía las derrotas con Ultramar, así como la de Flandes, que apoyaba a las flotas de la lana hasta el Mar del Norte, decisión que repercutiría negativamente en la principal fuente atlántica.

Años más tarde, las operaciones de anexión de Portugal y la campaña de las Terceras pusieron de manifiesto que el océano Atlántico se había convertido en el mar clave de nuestra estrategia de seguridad y, por ello, en el teatro marítimo prioritario, razón que impulsó, a partir de 1585, a que aquella Armada, ya conocida como la del Mar Océano, articulada alrededor de un núcleo principal constituido por los galeones de Portugal, incrementase más su valor e importancia y que, bajo el mando del Marqués de Santa Cruz, se erigiese en la formación más valiosa de la Gran Armada, que iba a participar en la empresa de Inglaterra, de 1588.

El mando que en esa operación ejerció don Álvaro de Bazán y luego el Duque de Medina Sidonia sobre los galeones de Portugal, galeazas de Nápoles o sobre las naos de Andalucía, Levante y Vizcaya, daba a entender que se había superado la concepción de 1540 y que la nueva misión fundamental del poder naval español no era otra que la de afirmar el control nacional sobre las aguas atlánticas y convertir a su mando orgánico en conductor de las operaciones navales en tan inmensos espacios.

Pero, en realidad, sería Diego Brochero a quien se debería la articulación definitiva de dicha armada, venerable figura que, como Almirante General, primera persona que ostentaría tal título en España, pasó de Francia a Lisboa para efectuar la mencionada reestructuración.

En 1597, sus esfuerzos se vieron recompensados al poder concentrarse en El Ferrol 86 navíos que, al mando del Adelantado Mayor de Castilla Martín de Padilla, que figuraba como su Capitán General, y de Diego Brochero como Almirante de la Armada, zarparon de aquel puerto dando escolta a 128 transportes, con intención, esta vez, de poner el pie en Irlanda, empresa que de nuevo fracasó y que representa el último intento de Felipe II contra Inglaterra. No obstante, en 1602 se intentaría todavía repetir esta operación cuando la armada de Diego Brochero y un convoy, en el que embarcaron los 6.000 soldados de Juan de Aguilar, pretendieron alcanzar el mismo objetivo.

La época de esplendor de la Armada de la Mar Océano puede situarse entre 1603 y 1606, año en el que se la dota de unas nuevas ordenanzas [14], al demostrar su eficacia en numerosas campañas, a las

[14] Real Cédula de 22 de enero.

órdenes de Brochero. Sirva como ejemplo el combate sostenido en las proximidades del Cabo San Vicente con los ingleses, a quienes se les apresaron siete navíos, al mismo tiempo que se liberaba a la flota de las Indias que aquéllos habían capturado.

Sin duda alguna, a principios del siglo XVII la Armada de la Mar Océano se constituyó en la columna vertebral de nuestras fuerzas navales, decidiéndose en 1606 otorgarle su definitiva estructura. A este respecto Felipe III ordenó que «en las costas destos reynos se formen tres escuadras de alto bordo, para limpiar de corsarios la dicha costa y asegurar la navegación», al tiempo que señalaba «los distritos do se armen, lo que habían de correr y donde habían de residir e invernar».

Como respuesta a esa directiva, la primera escuadra se iba a componer de 15 galeones, para desarrollar su actividad entre el Cabo de San Vicente y el Canal de la Mancha, fuerza que se debió armar y costear en Vizcaya y Guipúzcoa, razón por la que, en ciertos momentos, se la denominó Escuadra del Cantábrico. La segunda, con 13 bajeles y base en Lisboa, actuaría en las aguas peninsulares y ofrecería su cobertura a las Azores. Finalmente, a la tercera escuadra, que debería armarse en Andalucía y se mantendría en Cádiz, se le dio como misión la vigilancia del Estrecho de Gibraltar, sus accesos y las aguas de Canarias, proyecto que implicaba que todas las unidades de las tres formaciones fueran galeones y no naos de armada.

Por otro lado, fueron los años en que nuestro poder naval seguía siendo respetado y temido; en los que dispusimos de escuadras de carácter permanente, asignadas a zonas de responsabilidades determinadas, caso de las agrupaciones de la Carrera, Vizcaya y Guipúzcoa, Portugal o Andalucía; época, asimismo, en que se creó el Almirantazgo de Flandes y se potenciaron las escuadras de galeras de Portugal, Génova, Nápoles y España; en la que se crearon las de Cataluña y Valencia, a cargo de sus respectivas diputaciones, etc., contabilizándose un total de 101 galeones y bajeles, y casi otro centenar de galeras.

Pero a partir de allí y coincidiendo con el relevo de Diego Brochero por Luis de Fajardo, pudo advertirse cómo la guerra de desgaste a que nos veíamos sometidos iba minando aquella eficacia, lo que lógicamente repercutía en sus misiones, que, al reducirse, dejaban áreas inmensas al control del enemigo. Un caso típico nos lo ofrece la Armada de la Mar Océano, que abandonó su tradicional base lisboeta para afincarse en Cádiz, con el exclusivo objeto de preservar los acce-

sos del Estrecho de Gibraltar y del Cabo de San Vicente. Otro síntoma de ese declinar lo proporcionará el hecho de que ya en 1608 gran parte de los efectivos de dicha Armada lo constituían mercantes particulares armados, lo que, además, coincidía con un envejecimiento de las unidades y un descenso en las consignaciones y en la gestión de los presupuestos [15].

A pesar de todo ello, durante las dos primeras décadas del siglo XVII, aunque existan numerosas agrupaciones navales en el área atlántica y americana, nominalmente todas ellas se ven subordinadas al Capitán General de la Mar Océano, quien además de ejercer el mando directo de dicha armada, a la que se le encomienda defender las aguas peninsulares y cubrir el océano Atlántico Norte, protegiendo, así, la recalada del tráfico de Ultramar en sus viajes de ida y regreso al Nuevo Mundo, controlaba las actividades de la Armada de la Carrera de las Indias, cuyo objetivo inicial era asegurar el área de las Azores y, más tarde, escoltar las flotas de Tierra Firme, popularmente llamadas de los galeones. Asimismo, el mencionado mando también ejercía el control de las naos capitana y almiranta de los convoyes de Nueva España que, asignados a cada flota, protegían los transportes que procedían de aquel Virreinato, así como de la Armada de la Guarda del Estrecho, con base en Cádiz, que garantizaba la navegación propia en los accesos occidentales del Estrecho de Gibraltar.

En consecuencia, y en el ámbito que contemplamos, aparecían como armadas autónomas la de Barlovento, pensada para reprimir el contrabando en el Caribe y el Golfo de México; la del Mar del Sur, asignada al Callao, cuya misión era preservar las costas del Virreinato del Perú y el tráfico de caudales hacia el istmo de Panamá, y, finalmente, también era autárquica la del Almirantazgo de Dunkerque, con base en Ostende y con la responsabilidad de controlar las aguas del Canal de la Mancha y Mar del Norte.

Aquella dependencia orgánica y hasta jurisdiccional de una serie de agrupaciones puede producir, a veces, un cierto confusionismo que no lo es tanto si se observan los frecuentes cambios de asignación de unidades de unas armadas a otras, algo que hubiera sido difícil de llevar a cabo de no existir un mando común a todas ellas. Por otro lado,

[15] H. y P. Chaunu, *Seville et l'Atlantique, 1504-1650*, París, 1955-1960, I, p. 222.

cada armada se dividía en grupos operativos, como eran el de los galeones de Portugal, de Andalucía o de Vizcaya, constituyéndose para las grandes empresas lo que hoy denominaríamos fuerza conjunta y operativa, es decir, una armada muy específica en la que se integraban grupos de unidades de varias de ellas.

Asimismo, y para deshacer equívocos, en esa época el concepto de flota implicaba el agrupamiento de buques mercantes, generalmente particulares, que organizaba la Casa de la Contratación para navegar en conserva o convoy, escoltados por dos buques de guerra, las naos capitana y almiranta. Si durante el siglo XVI esas flotas gozaban de la cobertura de la Armada de la Carrera o Guarda de Indias, a comienzos del siglo XVII ésta se limitaría a proteger directamente la Flota de Tierra Firme o de la Plata, armada que en 1595 disponía de 20 unidades, para disminuir a 16 en 1633, y a 14 en 1634, y para desaparecer paulatinamente a mediados del siglo, coincidiendo con la caída progresiva del tráfico ultramarino [16].

A partir de la ruptura de la Tregua con Holanda en 1621, el acoso a que se veía sometido nuestro tráfico iba a aconsejar que los buques de las flotas del Nuevo Mundo fuesen sustituidos, progresivamente, por galeones de armada, que al mismo tiempo que transportaban cargas cuidaban de su propia defensa. Esa decisión repercutiría en las misiones y efectividad de los grupos operativos, pues, por ejemplo, nada menos que 29 galeones de las Armadas partirán entre julio y agosto de 1629 con destino a América.

Dicho sistema finalizará, prácticamente, en 1638, como resultado de la vertiginosa caída de nuestro comercio marítimo y de la crisis del poder naval español en el Atlántico, producto, en gran parte, del contrabando, ya que en muchas ocasiones los géneros que se enviaban a Ultramar no se vendían, al aportar a aquellas tierras el tráfico ilícito y extranjero materiales elaborados más baratos, situación que alcanzará su máxima actualidad a partir de 1662 [17].

En un intento de potenciar nuestras flotas militares, en 1613 el Monarca ordenó reunir en Madrid a «las personas de más ciencia y

[16] Haring y Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, 1939, pp. 262 y ss.

[17] M. Fernández Álvarez, *Economía, Sociedad y Corona*, Madrid, 1963, p. 36.

experiencia de fábrica de navíos, navegación del mar océano y carrera de Indias Orientales y cargazón de las flotas dellas». Su idea no era otra que la de modificar las ordenanzas de 1607 relativas a la construcción de navíos mediante nuevas reglas que alcanzaban no sólo a los galeones sino a las naos, pataches y galeoncetes, al mismo tiempo que se trataba de normalizar los tipos y características de los buques, sus arboladuras y pertrechos, identificándose el término galeón con el galeón de guerra o armado, ordenanzas que, a su vez, se reformaron en 1618 para mejor adaptarlas a la navegación a las Indias Occidentales y al paso de la barra de Sanlúcar y de San Juan de Ulúa.

Sin embargo, la realidad se impuso a los deseos, trastocándose todos los planes ante la imposibilidad de encontrar el número de galeones idóneos, pues no solamente en esos años se contaba solamente con ocho y una nao capitana con más de 18 años de existencia, sino porque nadie parecía acordarse de que desde hacía bastante tiempo las armadas existentes debían recurrir al arriendo de buques particulares y de que se había hecho necesario trasvasar buques de guerra a las flotas de América, para mantener el cordón umbilical de las comunicaciones transoceánicas.

Dicha situación se agravaría con el paso de los años, al punto de que en 1629 fueron militarizados 17 galeones y 8 urcas, las cedidas para el transporte de la plata, con lo que se mermaba, aún más, la eficacia y disponibilidad de las armadas que desde la ruptura de la Tregua se precisaban para hacer frente a Holanda. Triste panorama que ya habrá motivado la promulgación de una Real Cédula en la que se autoriza, «a cualquier vasallo», a fletar buques de armada mayores de 300 toneladas [18].

Prueba de ese decadente estado nos la proporciona la constitución, en 1624, de la llamada Armada del Brasil, organizada para combatir a los holandeses, que, en ese año, habían atacado Bahía y Pernambuco. Para su formación, no hubo otro remedio que integrar en aquella agrupación fuerzas de la Guarda del Estrecho, de la Armada de la Mar Océano, de Nápoles, que aportó el Duque de Osuna, de Vizcaya, etc. Formación heterogénea que, pese a todo, obtuvo un éxito notable al obligar a capitular a los holandeses en Bahía el 30 de abril

[18] El Pardo, 24 de diciembre de 1621.

de 1625, haciéndose con un botín de 18 banderas, 260 piezas de artillería, 1.900 prisioneros y 300.000 ducados. Claro que no supo sacar provecho a dicha victoria, al no perseguir a los restos de las flotas neerlandesas, caso similar al protagonizado por Carlos I en la jornada de Túnez, quien tampoco supo acosar y liquidar a Barbarroja siguiéndole hasta Argel.

No obstante, dicho éxito se vio pronto oscurecido ante el desastre acaecido a la flota de Juan de Benavides, quien, después de zarpar de Veracruz con 11 navíos y 5 galones de escolta, se vio batido y sus barcos fueron destruidos por los holandeses en las proximidades de Matanzas, en Cuba, con la pérdida de 15 buques, prácticamente la totalidad de la flota, así como de los 11.500.000 de reales de plata y la carga de mercancías que transportaba, valorada en cuatro millones de ducados [19].

Nada más ascender al trono Felipe IV, se desdibujó el carácter de mando zonal del Atlántico que, hasta allí, había disfrutado el Capitán General de la Armada de la Mar Océano, convirtiéndose en un mando operativo sin gran poder de decisión e iniciativa, al mismo tiempo que las unidades de esa agrupación comenzaban a trasvasarse con frecuencia al Mediterráneo para participar en operaciones en esas aguas.

En 1625 se convocó una Junta, presidida por el Conde Duque de Olivares, con la finalidad de potenciar dicha Armada, Junta en la que figuraban los mismos miembros de la otra creada en 1622, de la que no había salido ninguna decisión trascendente. Ahora, la nueva Junta acordó que la Corona de Castilla aportase los fondos suficientes para armar 46 galeones, en tanto que la Corona de Portugal debía armar otros diez buques, de ellos 18 para volver a formar la entonces ya inexistente Armada de la Guarda del Estrecho y 20 para destacar al Mar del Norte y levantar la llamada Armada de Ostende. Al mismo tiempo, se tomaron otra serie de medidas, entre ellas, y para animar la construcción naval, la exención de alcabalas a los armadores que botasen barcos de más de 200 toneladas; la creación de Juntas de Comercio en los principales puertos, para vigorizar el comercio, edificar hospitales para los marineros y establecer una mejora en la vida de las tripulaciones.

[19] Benavides sería ejecutado en Sevilla el 18 de marzo de 1634.

Con respecto a las dotaciones o tripulaciones, la composición normal de los galeones se distribuía en un 46 % de gente de mar, un 44 % de soldados y un 9 % de artilleros, aunque era raro que las plantillas alcanzasen su plenitud por el problema que suscitaban las deserciones, plaga que alcanzaría a todo el siglo XVII y que, en su gran mayoría, se producía en las Indias, pues, a pesar de pagarse a la marinería sus pagas por adelantado, el enrolarse en una flota era la forma más cómoda y fácil de trasladarse al Nuevo Mundo sin pagar ningún tipo de pasaje. Esa triste situación se pone de relieve si se advierte que en 1627 se llegó a pensar en embarcar en las armadas a penados de los presidios de Italia; que en 1628 se acudiera al sistema de levas forzosas entre pescadores de bajura, o que en 1635 quedarán en tierras americanas 300 hombres de la flota de Nueva España que mandaba Ibarra, problemas que hubieran podido resolverse si, en 1607, se hubiera llevado a cabo una de las propuestas de Diego Brochero, la de establecer escuelas de formación de marineros.

Otro grave inconveniente se relacionaba con los pilotos responsables de la navegación por el Océano, que en las primeras décadas del siglo se componía, en su mayor parte, de portugueses. Ese cargo aparece ya en 1508 y hasta 1607 había sido la Casa de la Contratación la que había expedido los nombramientos [20], habiéndose abierto en Sevilla, el año anterior, un Colegio de Huérfanos para la formación de pilotos, al mismo tiempo que se obligaba a los buques que atravesaban el Atlántico a embarcar uno o dos de ellos.

A partir de 1630, la alarmante disminución de pilotos en número y calidad impulsó a buscarlos en el Mediterráneo, lo que no resolvió el problema por tratarse de un mar de características diferentes, achacándose a la escasa técnica y experiencia que poseían el aumento de los accidentes náuticos y las pérdidas de buques en la mar.

Esa insuficiencia de pilotos provocó la publicación, en 1633, de unas Ordenanzas en las que se detallaban las obligaciones de capitanes y pilotos y, a causa de aquella escasez, se recomendaba que no se despidiera a ninguno, de no ser por causas justas y excepcionales. Por otro lado, los que navegaban aprovecharon esa anómala situación para solicitar, en 1634, una serie de demandas, en gran parte desorbitadas, en-

[20] Real Cédula de 17 de enero de 1591, que confirmaba la prerrogativa.

tre ellas gozar de las mismas preeminencias que los hidalgos, o no ser encarcelados por contraer deudas, peticiones que incomprensiblemente se atendieron [21].

En 1638, a raíz del desastre de Guetaria, aquella carencia se agudizó, contratándose a pilotos extranjeros para el comercio con Flandes, insuficiencia que todavía se agravaría más en 1640 al independizarse Portugal y faltarnos los pilotos de tal procedencia. En 1670, la situación era caótica, aprobándose una propuesta de la Universidad de Mareantes de Sevilla y de la Casa de la Contratación que Carlos II haría realidad en 1681, al autorizar la apertura de un Colegio llamado de San Telmo, que en 1699 impartiría clases a 270 futuros pilotos, solventándose así el crudo problema que se había sufrido a lo largo de todo el siglo XVII.

En 1630, ante el auge que habían tomado las operaciones navales de las fuerzas regulares de Holanda e Inglaterra y como consecuencia del incremento de las actividades de filibusteros y piratas, aplicadas a través de una guerra indirecta, el Conde Duque de Olivares se vio forzado a volver a realzar y potenciar a la Armada de la Mar Océano.

De hecho, se la convertía en una fuerza anticorsaria y se regresaba al concepto que rigió a comienzos del siglo, puesto que a su mando no solamente se le designaba conducto de las operaciones para la protección de las costas y tráfico en el Atlántico, sino orientador de la estrategia naval a aplicar en esos ámbitos. De ahí que su Capitán General tomase progresivamente el carácter de jefe de la más importante fuerza naval de la Monarquía, a la que, en caso necesario y tal como se había prescrito en décadas anteriores, podrían incorporarse otras escuadras de bajeles y aun de galeras, como lo demuestra el hecho de que en 1641, para obligar a los franceses a levantar el sitio y bloqueo de Tarragona, se pusieran a las órdenes de aquel Capitán General las escuadras de bajeles de Dunkerque, Galicia y las 29 galeras de Nápoles.

En 1631, la Armada de la Mar Océano, con sus 16 galeones y cinco carabelas, regresó a su antigua base lisboeta, gracias a las presiones que había ejercido en Madrid su Capitán General Antonio Oquendo, quien, desde 1627, gozaba de una gran reputación, como consecuencia de sus éxitos sobre los holandeses en aguas del Brasil,

[21] Real Cédula de 13 de julio de 1635.

época en que llevaba como almirante a Francisco Martín de Valdecillas.

No obstante, en 1634 el panorama que ofrecía el poder naval español comenzaba a ser dramático, hasta el punto de pensarse seriamente en la conveniencia de que la escolta de las escasas flotas que aún mantenían abiertas las derrotas oceánicas recayera en unidades extranjeras bien arrendadas o solicitadas a algún aliado. De ahí que al año siguiente el mismo monarca reiterase la necesidad de potenciar y reactivar las armadas, pesando sin duda en su ánimo el pesimista informe de Jerónimo de Villanueva, quien presentaba el lastimoso cuadro en que se encontraban las Armadas de la Guarda de las Indias y de la Mar Océano [22], pero también los apuros y esfuerzos para reunir 43 galeones que pudieran intervenir con las campañas contra los holandeses en el Brasil.

Claro es que si se desea una tal potenciación con carácter urgente, era preciso recurrir a la compra de buques en el norte de Europa, de segunda mano, pues nuestros astilleros debían, asimismo, ser revitalizados, sorprendiéndonos en tal grave ocasión una guerra con Francia en 1636.

La apremiante necesidad de levantar y fortalecer las Armadas Reales se la planteó Felipe IV a la Junta de Guerra e Indias en 1637. En su solicitud les comunicaba que

> conviene y entiende la Junta que totalmente deshace la Armada de la Mar Océano y enflaquece de tanto grado, que no puede obrar nada... que el Consejo de Indias y la Junta de Guerra tomen alguna resolución de fabricar navíos, porque lo que pasó no se puede tolerar... [23].

En esa acusación iba implícito un rechazo a la medida que desde hacía muchos años se había tomado y a la que ya nos hemos referido anteriormente, la de distraer unidades de las armadas para engrosar las flotas y transportes de mercancías. Pero es que, además, como fácilmente se podía comprobar, los galeones de armada se corroían en el tráfico por no haber sido concebidos para navegar en la Carrera, per-

[22] Año 1635. F. Serrano Mangas, *Armadas y Flotas de la Plata. 1620-1648,* Madrid, 1989, p. 50.

[23] 20 de julio de 1637. A.G.I. Indiferente, 1872.

diéndose fácilmente, dándose asimismo en caso, con gran frecuencia, de que buques construidos para la Armada de la Mar Océano jamás se incorporaron a ella, al verse desviados para servir en la Carrera de Indias. Un caso típico de cuanto afirmamos nos lo ofrece Díaz Pimienta, quien al regresar a la Península, en 1640, con los restos de los navíos que habían operado en las campañas del Brasil y los que subsistían de la Armada de la Carrera, viaje en el que perdería el galeón *Jesús y María* y la urca *San Marcos,* elevó una memoria en la que se leía:

> ...cuando los fundamentos —léase cascos— están envejecidos en tierras calientes que los corrompen más aprisa, no hay diligencia ni cuidado que baste... [24].

Pero si toda la problemática que encerraban las cuestiones de la mar se veía con apatía por los cuadros políticos dirigentes, quizá por no encontrar la adecuada solución, gran culpa del estado de postración a la que se había llegado hay también que achacárselo a los mandos superiores de la marina.

Si hasta bien entrada la década de los años veinte los mandos de las agrupaciones habían sido conferidos a marinos de prestigio, quienes durante años conservaron su alto destino, de 1630 a 1650 los relevos serían continuos. Por otro lado, se había producido la desaparición de una larga pléyade de veteranos y prestigiosos profesionales, producto de persecuciones políticas, rivalidades, destierros, destituciones y muertes naturales o en acción de guerra, lo que no favorecía ni a la unidad de mando, ni al adiestramiento o a la conducción de las operaciones navales. Éste fue el caso del Marqués de Cadereyta, Diego Brochero, Marqués de Villafranca, Fadrique de Toledo, Bernardino Delgadillo, Cristóbal de Bartolese, Francisco de Azevedo, Martín de Valdecillas, Tomás de Larraspuru y tantos otros.

Pero es que, además, la progresiva disminución de las salidas a la mar por temor a un encuentro con el adversario; la fiscalización que ejercía la Casa de la Contratación sobre las flotas; la exclusión de los mandos portugueses a partir de 1640; los roces por preeminencias y honores; el recorte de atribuciones, etc., contribuyeron, igualmente, a

[24] Carta a S. M., de 1 de marzo de 1642. A.G.I. Contratación, 5101.

la ineficacia y falta de rentabilidad de las armadas, y, también, de las flotas.

Un claro ejemplo de los roces por preeminencia nos lo ofrece el siguiente dato: en la escuadra del Marqués de Cadereyta, éste ostentaba el mando superior, teniendo a sus órdenes a Lope de Hoces, como general, a Díaz Pimienta, como almirante, y a Miguel de Rodín, jefe de escoltas. Pues bien, al desaparecer el Marqués, Hoces se apresuró a izar la insignia de capitán general, mientras que tanto Pimienta como Rodín, en sus naves, izaron la de almirante, viéndose obligado Hoces a recabar este último a que lo arriase, con el resultado de que Rodín, con sus 10 navíos, se dirigiera a La Habana retrasándose tres meses la salida a la mar del conjunto de la escuadra.

En 1639, la batalla de las Dunas, que ocasionó la pérdida de siete navíos y que el resto de las unidades de las diferentes armadas que intervinieron quedaran varadas, destrozadas o dispersas, calculándose, en conjunto, 40 buques desaparecidos, por efecto de las fuerzas que mandaba el almirante holandés Tromp, supuso, asimismo, el hundimiento o práctica desaparición del poder naval español y, con él, la suerte del Imperio, ya que a partir de allí los descalabros se sucederían sin interrupción: capitulación de Turín, sublevación de Cataluña y Portugal en 1640, batalla de Rocroi en 1643, sublevación de Nápoles en 1647, etc. [25].

Para mayor desesperación, la independencia de Portugal, que nos abría un nuevo frente, obligaría a mantener buques en las proximidades de Lisboa si se quería evitar que, confundidas o por falta de noticias sobre la situación política, las flotas de las Indias arribasen a aquel puerto.

A partir de 1640 el drama se agudizará, aunque como es corriente en épocas como la que se corría, no faltarán proyectos de urgencia y totalmente utópicos, entre otros el elevado por Diego Méndez de Londiques, quien en 1642 animaba al Rey a sustentar 80 galeones y 200

[25] Las fuerzas navales españolas que intervinieron en esa batalla eran las siguientes: escuadras de Oquendo, Martín Ladrón de Guevara y Jerónimo Masibrando; escuadra de Nápoles, al mando de Pedro Vélez; la de Lope de Hoces; la de Galicia a las órdenes de Andrés Castro; la de Dunquerke, conducida por Miguel del Horno; la de San José de Sánchez Guadalupe, así como naves de asiento de Vizcaya, Flandes y Portugal y doce buques ingleses fletados para el transporte de las tropas.

buques menores sin haber tenido en cuenta su financiación, a la vista del ruinoso estado de la Hacienda o la capacidad de nuestros astilleros.

Era por todo ello natural que en 1643 la Armada de la Mar Océano contase con la ridícula cifra de 4 galeones, todos ellos anticuados, incluso, para poder actuar de escoltas de las flotas de la Plata, y que en 1644 informase su Capitán General, Gabriel Ocaña, lo siguiente:

> no hay buque ninguno de particulares, ni galeón, ni escoltas para las flotas... sin que haya en la Armada más que dos navíos, la Almiranta *Santísima Trinidad* y el galeón *San Juan Bautista*... sin que de las urcas se puedan sacar cinco o seis para escoltas [26].

Ésa es la razón de que en 1646 pudiera afirmarse que no existiría dicha Armada, siendo preciso recurrir a buques extranjeros para dar apoyo y protección a la flota de la Plata, vergüenza por la que tuvo que pasar la flota de Nueva España en 1649, que se vio protegida por una escuadra holandesa.

Para completar un cuadro tan desolador, los fondos de la Avería se verían muy mermados. Como se sabe, estos fondos provenían del tributo o descuento que se veían obligados a pagar los comerciantes, sobre los caudales que importaban de Ultramar, sumas que se destinaban a financiar el armamento de los buques de guerra que debían escoltar a las flotas y regresar con los tesoros, impuesto, por otra parte, que administraba la Casa de la Contratación sevillana.

Pues bien, en 1640 la situación de esas cantidades era muy crítica, hasta el punto que de no recibir apoyo de la Corona iba a ser imposible despachar la flota de Nueva España en 1642. Por otro lado, con la desaparición progresiva, por falta de interés y beneficios, de los asentistas de pertrechos, la citada Casa de la Contratación se vería impulsada a recurrir a conciertos con los propios mandos de los galeones, quienes efectuarían las obras y adquirirían los materiales y pertrechos adelantando el dinero con la promesa de verse reembolsados en las Indias tanto el capital invertido como el interés devengado.

Cuando se alcanza el final de la década de los cuarenta, los fondos de la Avería están prácticamente a cero, como consecuencia de ha-

[26] 23 de agosto, A.G.I. Indiferente, 2501, libro 1.

ber desviado la Corona las consignaciones recibidas para tal fin hacia otros compromisos, normalmente para gastos bélicos en tierra.

Esa situación, que todavía se agravaría más en 1649, al incautarse el Tesoro Público de 1.500.000 ducados de particulares, se solucionaría en 1660, al comprometerse la Corona a no intervenir los caudales privados que provenían de América, ni registrarlos en la Casa de la Contratación, a cambio de que el comercio entregase anualmente 790.000 ducados para aprestos, sistema o régimen que perduraría hasta 1740 [27].

Regresando a la mitad del siglo, el agotamieno naval será absoluto sin que para nada sirvan ciertas medidas de emergencia que se pretenden tomar, entre otras, la de solicitar a las provincias vascas que potencien y restauren sus astilleros y levanten escuadras [28]. Unido a ellas, se dictarán otras, asimismo, completamente absurdas, como la de nombrar al hijo bastardo del rey Felipe V, Juan José de Austria, Capitán General de las armadas marítimas, personaje que muy raramente se acercó a la mar [29]. Dicha situación se reflejaría en las construcciones navales, que en esa época no alcanzarían, ni con mucho, los 30 galeones anuales, insuficiencia que sería preciso paliar con la adquisición de buques armados y artillados en Flandes.

Con Carlos II la decadencia se acentúa, hasta el punto de que en 1670 la Armada de la Mar Océano solamente puede disponer de 7 galeones.

En 1678, en un desesperado intento de recuperación se reglamentará, por enésima vez, la construcción por asiento, sin obtener eco alguno. Finalmente, en 1691 Francisco Antonio Garrote tratará de remediar lo irremediable mediante su plan «nueva fábrica de baxeles españoles, para evitar que para formar armadas y flotas se mendiguen pertrechos extranjeros», proyecto que implicaba fabricar buques que pudieran servir indistintamente en la Armada de la Mar Océano y como mercantes en el tráfico con las Indias, ideas que, igualmente, cayeron en el vacío y que justifican que en 1700 se inaugurase el nuevo siglo XVIII, con tan sólo 13 galeones y bajeles armados en el área atlántica.

[27] B.N. Ms. 13.275. Memorial de Diego Villatoro, 1686.
[28] B.M.N. Vargas Ponce, leg. 3, 84-85. Real Cédula de 31 de marzo de 1646.
[29] Real Cédula de 28 marzo de 1647.

Ese paulatino declive del poder naval español, del que fue exponente la Armada de la Mar Océano, alcanzó a otras grandes formaciones como la de Barlovento, que, en teoría, debía consagrarse a defender las costas y aguas americanas del Caribe y Golfo de México y limpiarlas de bucaneros y filibusteros, siendo aleccionadora su triste historia.

Hacia el ocaso de las flotas y del monopolio del comercio trasatlántico

Paralelamente con el declinar de las Armadas Reales, en el siglo XVII se va a asistir a la pérdida del monopolio y control del comercio trasatlántico, hecho que, desde nuestras actuales perspectivas, no puede extrañarnos, si observamos que durante la mencionada centuria España se fue paulatinamente debilitando en el terreno político y militar, pero también en su desarrollo económico, industrial y agrícola.

Dicha situación es lo que, como repetidamente hemos señalado, provocó que los negocios y navegaciones con Ultramar fueran dirigidos en el futuro por manos extranjeras, estado de postración en el que intervinieron varios factores:

—Depresión económica y crisis en los sectores productivos, tanto industriales como agrícolas: 1606, fuerte descenso de la producción textil, de lo que se aprovecharon los holandeses para introducir sus géneros en la Península; 1615, devaluación de la moneda de oro; 1618, graves trastornos económicos y monetarios; 1619-1620, devaluación de la moneda de plata y descenso en la llegada de metales preciosos de América; 1623-1630, hundimiento de la industria de la seda en Castilla-La Mancha y grave depresión agrícola, lo que influyó en la caída de las exportaciones a las Indias; 1641, gran inflación y alza de los precios del campo; 1647-1650, bancarrota del Tesoro Público, que coincidirá con la época dorada del comercio ilícito y del contrabando, asistiéndose a un incremento de las impotaciones extranjeras, especialmente paños de Flandes; 1662-1678, crisis en los abastecimientos y desconcierto monetario, etc.

—Como consecuencia de lo anterior, se asistirá a la caída de la productividad y de nivel de abundancia en el interior de la Península, lo que contribuirá a aumentar el déficit de nuestra balanza de pagos,

especialmente a partir de 1650, en que dicho déficit se situará en un 50 % [30].

Por otro lado, ciertos productos de gran valor, como el aceite, vino, tejidos o lana, verán caer sus cosechas y cuantías, mientras que los productos manufacturados, muebles, armas, herrajes, etc., que en el siglo XVI no habían sufrido ningún tipo de competencia en los mercados exteriores, en la nueva centuria encontrarán enormes dificultades, por su calidad, pero sobre todo por su precio, para desplazar a los que ofrezcan otros países europeos o los propios territorios de América.

— Escasez de metales preciosos, con lo que se producirá un efecto opuesto a lo que acaecía en el siglo XVI, en que la llegada masiva de oro y plata había actuado como contrapeso al desequilibrio existente entre las exportaciones e importaciones, éstas hasta diez veces superiores en valor y volumen a aquéllas [31].

— Aplicación de una política comercial y marítima totalmente errónea y restrictiva que, además de revelarse completamente ineficaz, no se correspondía con muchas de las medidas tomadas por la Casa de la Contratación y Consulado. Pretendía excluir a los extranjeros del tráfico con las Indias, con lo que alentaba el contrabando y se contradecía con las numerosas licencias que se otorgarían a armadores extranjeros; con la concesión de la nacionalidad española a una serie de residentes foráneos, en gran parte relacionados con redes comerciales exteriores, cartas de naturaleza que ascenderían a más de 300 al finalizar el siglo; con la falta de control sobre aquellos españoles que actuaban de intermediarios de compañías e intereses extranjeros; con el permiso que, a mediados del siglo, se concedería a los puertos del Cantábrico para comerciar con Canarias, autorización que iba a permitir que una vez que los buques zarpasen de los puertos norteños, aproasen directamente a las Indias, etc.

— Lentitud y aleatoriedad en la formación y despacho de las flotas, producto de la inseguridad que reinaría, a lo largo de todo el siglo, en los mares, lo que impulsaría a los comerciantes nacionales a servirse del tráfico extranjero y, asimismo, a animar el tráfico ilegal. Existe

[30] L. García Frutos, *El comercio español en América, 1650-1700*, Sevilla, 1980.

[31] E. J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España. 1501-1650*, Barcelona, 1975.

abundante documentación donde se demuestra que en el último tercio del siglo los productos embarcados en las flotas únicamente representaban un tercio de las mercancías que entraban en Ultramar.

— El rígido sistema fiscal, pues, con independencia de los registros a que se veía sujeto el tráfico trasatlántico tanto en los puertos peninsulares como americanos, a las cargas se les aplicaban una serie de tributos y contribuciones arancelarias, entre ellas, como más significativas e importantes, la del «almojarifazgo» y la «avería».

Mientras la primera servía para financiar unas estructuras burocráticas, cada vez más inoperativas, relacionadas con el control y dirección del comercio con las Indias, la segunda se aplicaba a sufragar los gastos que originaba la protección de flotas y galeones, así como las nóminas y mantenimiento de las dotaciones y soldados, impuesto que, como ya vimos, recaía sobre todos aquellos comerciantes españoles y americanos que enviaban mercancías o recibían plata.

Conforme avance el siglo, se observará cómo dicho tributo entrará en crisis originando con ello una progresiva disminución del número de buques que crecen el Atlántico, quiebra que se agudizará en los años cincuenta y que hará exclamar a Francisco de Vadillo, «el despacho de galeones dan prisa en Madrid, pero la turbación de las cosas del comercio la confirman las disposiciones y el desorden de los navíos en estas materias es cual nunca se ha visto» [32]. Claro está, que en esa crisis influía el que sumas procedentes de ese tributo de la «avería» se distrajesen para mantener fuerzas terrestres de guarnición en las fortificaciones ultramarinas, o para el envío de nuevos contingentes [33].

La anómala situación a la que se llegará en la recaudación de dicho tributo es lo que aconsejará, en 1660, emitir un nuevo Asiento de Averías en virtud del cual, a partir de allí, los comerciantes no tendrán que depositar el oro y la plata que recibían de América en la Casa de la Contratación, si se comprometían a labrarlo en la Casa de la Moneda, dentro de un plazo de cuatro meses. En contrapartida, el comer-

[32] Carta al Marqués de Villarrubia, de 19 de septiembre de 1660. M.N. Ms. 46 bis, doc. 147.

[33] Consulta del Consejo de Indias, 18 de agosto de 1606, para enviar tropas a Chile o para pago, en enero de 1603, de las nóminas de las fuerzas de Puerto Rico.

cio asumía la responsabilidad de contribuir anualmente con 790.000 ducados para la armada de la Carrera [34].

Inicialmente ese canon recaería, en su mayor parte, sobre los comerciantes del Perú, Nueva España y Nueva Granada: 640.000 ducados, para aportar la Hacienda los otros 150.000, lo que supondrá una grave injusticia al verse liberados de esa carga los comerciantes andaluces. De ahí que en 1667, en que se reforma aquel Asiento, Andalucía tuviera que suministrar 150.000 ducados, contribución que de bien poco serviría, puesto que en 1673 solamente el comercio de Nueva Granada y Cartagena de Indias acumularía una deuda de 400.000 ducados, cantidad que se incrementaría con el transcurrir de los años [35].

— La práctica ausencia de fuerzas navales de vigilancia que se encargasen de la represión del tráfico ilegal, mediante el reconocimiento y, en su caso, detención de los buques de bandera extranjera que, procedentes de puertos europeos y otros territorios, como Curaçao o Jamaica, arribaran con toda impunidad a los puertos de la América española, o zarparan de ellos para la Europa no española, tráfico que, asimismo, alcanzará a la Península Ibérica.

Ese tráfico, sin duda, responderá a una excelente coyuntura creada por todos los factores hasta aquí expuestos, y al que favorecerá la abierta acogida que le dispensaron los moradores de las Indias, quienes harán caso omiso de cualquier prescripción legal y sin que las medidas tardíamente tomadas por la Casa de la Contratación y Consulado, como la de permitir la navegación de buques sueltos desde la Península, pueda cambiar la situación creada [36].

— La falta de gente de mar, tal como había expuesto Diego Brochero a comienzos del siglo en su conocido memorial sobre «los males de la Marina», sin que los intentos para fomentar las vocaciones, ya fuera por medio de la creación del Almirantazgo de Sevilla, en 1624, o mediante la publicación de las Ordenanzas de las Matrículas de Mar

[34] Diego de Villalobos, Procurador del Consulado y Universidad de Mareantes, Lima, 1686. B.N. Ms. 13.257.

[35] A.G.I. Contratación, 424, Reales Cédulas de 11 de marzo de 1660 y 2 de julio de 1667.

[36] Son conocidos los numerosos casos de autoridades coloniales que participaban en dicho tráfico, como Juan de Robles y Martín de Andino, gobernadores de Puerto Rico, o Lorenzo de Robles, gobernador de La Habana.

al año siguiente, sirvieran para mucho, lo mismo que las continuas y descarnadas peticiones y avisos en ese campo emitidos por avezados hombres de mar como Antonio Oquendo, en 1629, o Tomás de Larraspuru, en 1631.

— La incapacidad de quienes debían mandar flotas y la corrupción en los organismos rectores del tráfico y comercio con las Indias. No iban a ser los mejores quienes se pusiesen al frente de las flotas, puesto que, en muchísimos casos, en la designación iba a influir la amistad o, incluso, la compra del cargo mediante entrega de una contribución o donación al Tesoro Público. Pero ese clima no se iba a reducir a quienes debían navegar, dado que la propia Casa de la Contratación llegaría, con frecuencia, a vender al mejor postor puestos administrativos como veedores de las flotas, proveedores de Armada, contadores de avería, visitadores de armada, escribanos, etc., cargos, por otra parte, que en ciertos casos se concederían a perpetuidad, al convertirse en hereditarios [37].

Pero es que, además, al contrario de lo que sucedería entre nosotros, tanto holandeses como franceses o británicos sabrían renovar y fortalecer su poder marítimo en su doble vertiente, militar y mercante, por una especial atención de sus gobiernos a la construcción naval, por aplicar mejoras a las estructuras de sus flotas y en la organización de los elementos rectores del tráfico, por no recordar la excelente gestión financiera que respaldaría su política naval. Sería, por todo ello, por lo que sus buques se impondrían en las derrotas y mercados atlánticos, tendencia ya observada a finales del siglo, aunque debamos, asimismo, señalar que en ello hubo una gran culpa de los propios comerciantes españoles, quienes, temerosos de verse controlados, fiscalizados y hasta despojados, por la incautación de sus mercancías, no dudarían en embarcarlas en buques de otras banderas, acudiendo para ello a la picaresca, ocultación y otros métodos ilegales, con el beneficio añadido de no pagar contribuciones, razón, en parte, de la progresiva caída de los fondos de la «avería», que sostenían, a su vez, las armadas de protección. Añádase a ello que dichos comerciantes podían, además, colocar

[37] Caso de Alguacil Mayor con categoría de Juez Oficial de la Casa de la Contratación, que se vendió en 1639 al Conde Duque de Olivares y que en 1706 lo detentaría el Duque de Medinaceli; o el caso del Conde del Castillo, que en 1649 compró el de Alcaide y Guarda Mayor con un sueldo anual de 489.450 maravedises de plata.

sus géneros en las colonias extranjeras de América, con alto poder adquisitivo.

Puede sumarse, a todo ello, la actividad bélica presente a lo largo y ancho del siglo, especialmente a partir de 1621, que colaborará a restringir la navegación española. A tal punto parecía peligroso el hacerse a la mar, que en 1626 el Rey ordenó que en todos los colegios de Andalucía se celebrasen fiestas por haber llegado indemne una flota de Nueva España que se creía perdida y que en 1632 se decidiese que no saliese ninguna flota para Tierra Firme, «ni naos sueltas para Honduras», panorama que empeoraría conforme transcurriese el reinado de Felipe IV y, más aún, el de Carlos II, sin que las Reales Cédulas emitidas para animar el tráfico obtuvieron respuesta alguna [38].

Testimonio de ese abandono lo demuestra el dato de que si en 1606-1610, años florecientes en el comercio trasatlántico, las flotas transportaron unas 70.000 toneladas de carga, en 1650 solamente se alcanzarían las 15.000 [39].

Pero el horizonte todavía se oscurecería más al firmarse el Tratado de Munster y la Paz de Wetsfalia en 1648, al otorgarse a los holandeses la autorización de poder comerciar libremente con todos los países, incluso con aquellos que se encontraban en conflicto con España, ventajas que, asimismo, harían suyas los franceses, al firmarse la Paz de los Pirineos en 1659, y los ingleses, a partir de 1667.

Con respecto a los Países Bajos, realmente, la Tregua de 1609 supuso para ellos la posibilidad de extender sus negocios marítimos, que, sin cesar, se incrementarían durante los doce años que duraría la paz. Al romperse de nuevo las hostilidades con España en 1621, aquí se pensó que si éramos capaces de establecer un embargo y bloqueo efectivo a los Países Bajos, idea a la que respondía la creación del Almirantazgo de Sevilla y la potenciación de la Armada de Flandes u Ostende, podría firmarse aquel desarrollo marítimo y comercial que, en parte, lo provocaba el haberse convertido Amsterdam en puerto intermediario y redistribuidor de los productos del Báltico hacia los países europeos meridionales.

[38] Reales Cédulas 29 de enero y 25 de diciembre de 1679. Para restablecer y aumentar el comercio destos reynos. A.G.I. Indiferente, 800 y 3046 A.

[39] Chaunu y Pierre, *Seville et l'Atlantique*, VIII, pp. 16, 50, 51.

Pero la realidad sería completamente distinta, pues nada más entrar en la década de los años treinta, las necesidades que teníamos en grano, maderas, cobre, jarcias y pertrechos, procedentes de aquellas zonas septentrionales de Europa, nos forzarían a conceder licencias a ciertos armadores neerlandeses, quienes nos suministrarían dichos productos a cambio de zarpar con sal de Setúbal, en Portugal, medida que, por su misma dinámica, terminaría por romper todo vestigio de bloqueo o embargo.

Posteriormente, el desastre que sufrimos en la batalla naval de las Dunas, la firma del Tratado de Munster y la guerra hispano-británica entre 1655 y 1660, impulsaron a los medios marítimos y navales holandeses a hacerse dueños de nuestras exportaciones e importaciones con Europa, época dorada que finalizaría en los años setenta.

En cuanto a Francia, a pesar de los conflictos que nos enfrentaron con este país y de sus intervenciones en Europa, su tráfico marítimo no cesará de aumentar, incluso el que tradicionalmente mantenía con la Península, en el que su participación siempre fue muy importante.

Finalmente, Inglaterra, cuyas relaciones comerciales con España se habían iniciado formalmente en 1577 a través de la Spanish Company, comenzaron a crecer a partir de 1606, para ascender progresivamente en las décadas de los años treinta y cuarenta, en los que se aprovechará de la relativa paz que mantendrá con nuestra patria, que por entonces combatía contra Holanda y Francia. Su definitivo paso a gran potencia comercial se verificaría en 1667 y en 1700 su comercio con España será más importante que sus intercambios con las Indias.

Sin duda, las rígidas estructuras y organización de los órganos rectores del comercio atlántico, que en el siglo XVII continuarán sin experimentar ningún cambio fundamental con respecto a la centuria anterior o de su creación, intervinieron en la decadencia del tráfico e intercambios con Ultramar, pues la idea de mantener un estricto monopolio, cuya inoperatividad y cuya necesidad de restaurar los moldes y normas por los que se regía claramente indicaban los acontecimientos, se mantendrá con fuerza en toda la centuria, dada la red de intereses que se entrelazaban, y no sólo nacionales sino extranjeros, a través de la Casa de la Contratación y Consulado de Sevilla, órgano éste que terminaría por alzarse como preponderante y verdadero director del comercio trasatlántico.

En esa preponderancia tuvo mucho que ver la Casa de la Contratación, que poco a poco fue perdiendo la iniciativa y hasta el control, cediendo prerrogativas el Consulado: seguros, despacho de fletes, regulación del tráfico, selección de los buques de la flotas y avisos, determinación de las derrotas a seguir, etc., y todo ello porque en los momentos de crisis de la Monarquía sus comerciantes, con sus aportaciones, obtenían de la Corte favores y medidas que les beneficiaban y otorgaban un mayor poder.

Sin embargo, con los años, la pujanza del Consulado terminaría por sucumbir ante la vitalidad de su gran rival, Cádiz, ciudad que desde 1508, en que obtuvo la autorización de la reina Juana para comerciar con las Indias, no había cesado en sus intentos de suplantar a Sevilla como cabecera de las flotas.

En esa rivalidad, Cádiz pudo contar con un aliado natural o hidrográfico, la barra de Sanlúcar, que además de no ofrecer las seguridades de Cádiz, como se demostraría en 1625, ante un ataque combinado angloholandés, tampoco disponía de una bahía amplia y de fácil acceso. Dicha barra actuaría en detrimento de Sevilla, no sólo por el gran número de accidentes que acarreaban sus bancos de arena: 1622, dos galeones de la armada del Marqués de Cadereyta; 1623, tres mercantes de la flota de Nueva España; 1624, la capitana de otra flota; 1626, seis mercantes; 1630, un galeón de la Carraca y un mercante, etc., sino por el progresivo aumento de los calados de los navíos y escaso fondo del Guadalquivir, al que únicamente podían acceder si, con una buena marea, habían sido capaces de evitar el obstáculo que les ofrecía la barra.

A ello era preciso añadir las rebajas aduaneras que obtuvo Cádiz y hasta los donativos de su comercio a la Corona, por lo que para nada podrían las presiones de Sevilla, puesto que el 26 de septiembre de 1679 se dictaminaría que en lo sucesivo la capital y puerto gaditanos se convertirían en cabecera o punto de salida y arribada de las flotas.

No obstante, hay que señalar que, desde el siglo anterior, en aquel monopolio se habían producido ciertas fisuras. En primer lugar, la abierta por las islas Canarias, a las que ya en 1556 se les concedió un régimen especial para comerciar con América, y que si en 1611 se les suspendió, por haberse convertido en puertos francos del tráfico ilegal, en 1655 volverían a gozar de idénticas prerrogativas. Otro caso fue Bil-

bao, cuyo Consulado, además de disfrutar de licencias reales para comerciar con Francia, mantuvo intercambios con las Indias, como suministrador de productos metalúrgicos y hierro. Otro caso lo encarnó Málaga, que en 1680 obtuvo una autorización para exportar directamente a Inglaterra los frutos que producía, sin necesidad de embarcarlos en Sevilla o Cádiz.

Una de las características más llamativas del espectacular cambio que se produjo en el comercio de las Indias se dice que tuvo su origen en el progresivo declive de los contactos marítimos con la Península, factor que iba a colaborar a acrecentar al máximo los intercambios de productos entre los virreinatos del Perú y Nueva España, al que muy pronto se incorporaron ciertas áreas de Centroamérica como Panamá, Nicaragua o Guatemala, comercio impulsado, a su vez, por el enlace de Nueva España con el Extremo Oriente, vía Filipinas; en el Caribe, entre Nueva España y las Antillas y entre aquel Virreinato con el de Nueva Granada y Costa Firme, y, finalmente, el comercio que girará en torno a Buenos Aires, puerto que se convirtió en cabecera, depósito y distribuidor de productos hacia el Altiplano, Perú y Chile.

Sin embargo, existen otros factores sobre los que se ha especulado bastante y que justifican dicho incremento de relaciones interprovinciales, pues mientras unos lo achacan a la recesión económica española, al vacío de poder político que animaba la Corona y al excesivo control y fiscalización del Consulado de Sevilla, factores que, por reacción, llevarán a aquellos territorios a aumentar su productividad con una mayor redistribución de la riqueza que generaban que, a su vez, invertían en sus propios suelos, otros aducen que fue como resultado, más que del agotamiento de los centros de extracción de metales preciosos, realidad que, ciertamente, también influyó, por la distancia que separaba los lugares de producción de los puntos de embarco, en unas décadas en que la llegada y salida de las flotas y galeones era muy aleatoria e imposible de programar, pues basta recordar que entre 1650 y 1700 solamente 16 galeones arribarían a Tierra Firme y 25 flotas llegarían a México.

Aunque todos ellos pesaran, hay otros factores que contribuyeron asimismo a ello, como las frecuentes incautaciones de caudales, medida errónea que induciría a los comerciantes indianos a no remitirlos en las flotas o a no invertir sus dineros en España, pero muy especialmente el progresivo alejamiento, no ya físico, sino político, de intere-

ses y hasta de lazos de sangre y humanos entre la Metrópoli y sus provincias de Ultramar. Esas relaciones se enfriarían, aún más, como consecuencia de la serie de conflictos en los que intervenía la Monarquía, que, desde la perspectiva americana, en muchos casos ni se comprendían ni interesaban.

Tal cúmulo de factores, que insensiblemente calaba en los habitantes de aquellas tierras, colaboraba a que se sintiesen inmersos en un clima de gran aislamiento, lo que unido a las numerosas riquezas que poseían sus suelos y que les permitían desarrollarse en una cierta autarquía, terminaría por debilitar los lazos con la Metrópoli y crear en ellos un sentimiento de confianza y ser capaces por sí mismos de establecer un autogobierno, a medio camino de alcanzar su propia soberanía.

Por lo que concierne al Perú y Nueva España, en la vertiente del océano Pacífico, la apertura de sus intercambios se había producido a finales del siglo anterior, con un movimiento de cerca de los tres millones de pesos, para aumentar paulatinamente con el afianzamiento del tráfico entre Acapulco y Manila, que muy pronto derramaría los productos de Extremo Oriente, como la seda, hacia mercados peruanos. De ahí que para nada influyeran las medidas restrictivas que iba a imponer el Consulado de Sevilla en aquel tráfico entre México y Filipinas, entre otras, reducir los contactos a dos galeones por año, por estimar que por esa derrota se diezmaban varios cientos de miles de pesos de plata, metal apetecible por los mercados chinos. Sin duda, fueron esas cortapisas las que movieron al virrey Hurtado de Mendoza a intentar establecer una derrota directa con Cantón, idea rechazada por el Monarca.

En todos los casos, la política que pretendía imponer la Corona se iba a demostrar totalmente ineficaz, incluso la prohibición impuesta en 1634 para eliminar y cortar los enlaces comerciales del Perú con Nueva España, puesto que para eludir esa imposición se iba a acudir a establecer nuevos canales o vías.

Entre ellos, aparece en primer lugar el contrabando, alternativa a la que pronto se añadiría la búsqueda de intermediarios, materializados por ciertos puertos centroamericanos como Fonseca, Realejo o Panamá, lugares sobre los que inicialmente no pesaba ningún tipo de restricción para comerciar con el Norte o hacia el Sur del Continente, y que cuando, hacia la mitad del siglo, se les impusieran, no dudarían en convertirse en centros del comercio ilegal entre aquellos virreinatos.

Una tercera vía para eludir las prohibiciones descansaría en una medida legal, la de conducir buques a los astilleros de Realejo, Guayaquil o El Callao para ser varados, revisados o reparados, puertos a los que llegarían con sus bodegas repletas de géneros orientales, que, rápidamente, se verían desviados hacia los mercados del virreinato peruano, situación, en conjunto, a la que no podría poner cota ningún tipo de legislación a lo largo del siglo.

La importancia de Guayaquil radicaba en su excelente situación geográfica y en sus condiciones naturales como centro de una amplia red fluvial, distribuidora y receptora de productos y a mitad de camino entre El Callao y Panamá, viaje de unos veinte días, lo que aconsejaba a los buques que practicaban dicha derrota fondear en aquel puerto para abastecerse. Era, pues, lógico que se transformase en un gran arsenal, el más importante del Pacífico, hasta 1560, en que Realejo, en Nicaragua, comenzó a hacerle una cierta sombra. La razón de su próspera industria naval, como la de Realejo, residía en la calidad de sus maderas, que, al contrario de lo que sucedía con las europeas, resistían la broma, dando idea de la actividad de esos astilleros el que absorbiesen la construcción del 90 % de los barcos que navegaban en aquel océano entre Acapulco y Valdivia, o la mayor parte de los 40 buques que diariamente se encontraban amarrados en El Callao, en espera de carga o ejercitando faenas de descarga.

En cuanto al Virreinato de Nueva Granada y Costa Firme, a su desarrollo y, por tanto, a su comercio marítimo, le fue difícil escapar a la fuerte atracción que ejercía Nueva España, desde muy pronto convertida en cabeza rectora o dirigente del área económica del Caribe, que englobaba tanto aquel virreinato como las Antillas Mayores y Menores, así como las costas atlánticas de Centroamérica.

Aunque a comienzos del siglo XVII se establecieran unas incipientes relaciones comerciales entre Costa Firme y México, será a partir de 1630 y, especialmente, de 1650 cuando la producción de la zona Cumaná-Maracaibo, consistente en cueros, tabaco y, sobre todo, cacao, pase a depender, por completo, del mercado mexicano, que, a su vez, suministrará a Tierra Firme el grano, de la que ésta era deficitaria, al demostrarse ya, en los años veinte, que la Península Ibérica era incapaz de remitir el trigo que allí se consumía. Una idea de la importancia de dichos intercambios nos la ofrece el dato de que las exportaciones a

México alcanzaban, a mitad del siglo XVII, un valor de 400.000 reales, frente a los 65.000 de ventas a España.

En otra vertiente, las relaciones de Costa Firme con las Antillas Mayores, Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, y también con Cartagena de Indias, establecidas a finales del anterior siglo, declinarían paulatinamente conforme avanzaba la nueva centuria, como consecuencia de que las mercancías que recibía de aquellas islas, por provenir de España y ser transbordadas en La Habana o San Juan de Puerto Rico, se veían doblemente gravadas.

A partir de 1667, los peligros que acechaban a la navegación en el área iban a aconsejar que el tráfico antillano se desviase hacia Nueva España, pues aunque en 1674, ante la ausencia de guardacostas, se autorizó a los comerciantes de Costa Firme y Cartagena a armar navíos en corso con patente real, al objeto de limpiar de depredadores aquellas costas y aguas, la medida fue limitada y se demostró ineficaz. Al finalizar el siglo, los reiterados ataques de los franceses sobre el litoral de Tierra Firme, especialmente los efectuados entre 1680 y 1683, terminaron por arruinar su relativo pero valioso tráfico con las Antillas.

Dentro de ese área, un punto comercial de gran significado e importancia fue Cartagena de Indias, ciudad cuyo esplendor se inició en 1602, cuando se autorizó a las flotas de la Carrera a fondear en aquel puerto. Años después subió su cotización, cuando se permitió vender allí los excedentes no colocados en las Ferias de Portobelo, puerto que, a partir de 1660, se vería obligado a compartir sus actividades con Santa Marta. No obstante, conforme pasasen las décadas del siglo XVII, la importancia económica, no militar, de Cartagena decaería notablemente, quizá por la prohibición que sobre ella pesaba, desde los años sesenta, de no poder revender en otros puertos del Caribe los productos llegados de España, sin que sus reiteradas solicitudes en demanda de abolir aquella restricción tuvieran resonancia alguna en la Corte y, menos aún, en el Consulado de Sevilla [40]. Dicha limitación se confirmaría en 1589, cuando Madrid la hizo extensiva a todos los territorios ultramarinos [41].

[40] En 1674 solicitó poder traficar libremente productos españoles con Santa Marta, islas de Barlovento, Venezuela o Rioltacho.

[41] Real Cédula de 10 de junio.

Por lo que concierne a las Ferias de Portobelo, su funcionamiento y regularidad comenzó a debilitarse a finales del siglo XVI, para proseguir languideciendo en el XVII, hasta el punto de que el Consulado de Sevilla pensase en suprimirlas. La causa no era otra que la difícil colocación de los géneros que hasta allí transportaban las flotas, a la vista de la saturación de los mercados de productos provenientes de Jamaica y Curaçao a través del tráfico ilícito. A ello se añadía el reflujo en la llegada de las flotas, puesto que entre 1650 y 1700 sólo 16 galeones alcanzarían las tierras de Costa Firme y 25 flotas arribarían a Nueva España. Esa lenta decadencia y desmoronamiento de las Ferias de Portobelo recibiría su golpe de gracia, como posteriormente veremos, en el siglo XVIII, tanto por la rentabilidad que supondría el tráfico de negros, como a causa del «navío de permiso» que Inglaterra nos impondría en la Paz de Utrecht. Tan tradicional acontecimiento se cerraría en 1736, año en que se celebró la última Feria, clausura que, además, tenía su razón de ser, puesto que desde hacía décadas la ruta del Cabo de Hornos se había impuesto como más rentable para el comercio con la costa del Pacífico.

En cuanto a la región del Plata, durante décadas gozó de una cierta autonomía en régimen jurídico propio y sometida a menores restricciones. Aunque entre 1702 y 1622 se le autorizó a comerciar con el Brasil y se le permitió, durante años, participar en el incipiente comercio de esclavos en 1620, el volumen de los intercambios con el Perú y Chile condujo al Consulado de Sevilla a limitar el cupo de sus exportaciones y en la importación de la plata peruana. Fueron medidas muy meditadas, puesto que provocarían un incremento del tráfico ilícito y contrabando, para, posteriormente, lograr nuevos favores, entre ellos la posibilidad de navegar navíos sueltos, con independencia de los del situado, situación que incitó a Sevilla, en 1670, a solicitar la anulación de dicho permiso de navegación, petición atendida por la Corona, pero revocada años después, en 1675.

Por lo que respecta a las Antillas Mayores, su comercio marítimo siguió las vicisitudes que sufrió el tráfico trasatlántico, dada su dependencia total de la llegada y salida de las flotas. De ahí que La Habana pasase de un movimiento registrado en puerto de 300 navíos entre 1590 y 1600, a solamente 80 barcos en 1625, 31 en la década siguiente y sólo 28 al alcanzarse la mitad del siglo.

Peor fue el caso de Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica. La importancia de Santo Domingo comenzó a decaer en pleno siglo xvi, coincidiendo con el auge que tomaba La Habana, declive que alcanzaría su cénit en la década de los años cuarenta, con sólo ocho salidas y seis entradas de barcos. Algo similar acaeció en Jamaica durante su dominación por España, ya que en medio siglo solamente registraron sus puertos un movimiento de 98 navíos. En cuanto a Puerto Rico, isla muy alejada a las derrotas de las flotas, en la segunda mitad del siglo xvii solamente zarparían 14 buques para la Península, atracando en sus muelles 28.

Un caso especial lo constituyó el tráfico y comercio con el Extremo Oriente, centralizado en Manila, puerto que desde 1570 se había convertido en receptor de los productos de China y distribuidor de los géneros que arribaban a Nueva España y salían por El Callao y Acapulco, a través de la conocida derrota del galeón de Manila. El drenaje de la plata peruana hacia los mercados asiáticos aconsejó, en 1593, cerrar el puerto de El Callao a dicho tráfico, medida que no se cumplió hasta 1605, año en que solamente Acapulco comerciaría con Filipinas, aunque sujeta a cupos, es decir, con autorización para importar productos de valor de 250.000 pesos en plata y exportar por valor de 500.000 como máximo, reglamentación que, prácticamente, subsistiría a lo largo de todo el siglo xvii.

Oficialmente se trataba, en cierto modo, de un tráfico cerrado, en el que solamente podían intervenir los habitantes de Acapulco y su entorno. En la práctica era un intercambio o mercado abierto, al actuar algunos de los moradores de aquella ciudad de intermediarios o, incluso, como representantes del comercio de Veracruz y de la misma España.

El gran aliciente de dicho tráfico radicaba en los bajos costes de los productos que arribaban, debido, en gran parte, a la falta de géneros competitivos, algo que no ocurría en el área del Golfo de México, con las mercancías que llegaban de España. Como hemos visto, aunque oficialmente había cesado el tráfico de Filipinas con El Callao, la realidad era distinta, dado que desde Acapulco y por medio de unas corrientes comerciales ilegales parte de los géneros se desviaban hacia el virreinato peruano, por supuesto a unos precios más bajos que los que procedían de las flotas, vía istmo de Panamá, hasta una décima parte del valor de éstos.

Esa desviación tuvo la ventaja de animar una importante corriente de navegación de cabotaje, en la que llegaron a intervenir de 30 a 40 barcos. Pero es que, además, ese enlace del Perú con Acapulco proporcionaba beneficios a Manila, los cinco millones de pesos peruanos que allí se recibían, cantidad exorbitada para la época y con respecto a lo fijado por la Administración.

Ese activo comercio con el Extremo Oriente iniciaría su lenta decadencia en los años treinta, al aplicar en 1635 Pedro Quiroga una rígida política fiscal que todavía haría más onerosa el Virrey del Perú, Marqués de Cadereyta, entre 1635 y 1640. Quizá a esa decadencia también contribuyeron las características de la derrota, nada fácil, expuesta a continuos ciclones y temporales que producían infinidad de naufragios, pérdidas que automáticamente significaban la paralización, por bastante tiempo o años, de los intercambios.

El sistema de flotas y galeones, sustentadores del tráfico con las Indias, no iba a variar sustancialmente con respecto a la centuria anterior, tanto en su organización y estructuras como en sus objetivos de mantener el monopolio sevillano y actuar de vehículos del comercio legal, aunque con el correr de los años se manifestarían unos tímidos intentos para constituir compañías privilegiadas que compartiesen o relevasen de su pesada carga a las flotas.

Por el contrario, lo que sí variaría espectacularmente sería el ritmo de los viajes, que, en general, dejarán de ser anuales, por no ser posible establecer previsiones en sus salidas y llegadas a corto o medio plazo. Esa aleatoriedad no hacía otra cosa que responder a los profundos cambios que acaecerían en ese siglo: la constante amenaza que pesaba sobre las flotas en la mar; la cada vez menor dependencia de los mercados ultramarinos o de los productos españoles, tanto, como hemos visto, por el intenso comercio interterritorial como por el contrabando, que originaba una saturación de géneros en los puertos receptores americanos, con caída de la demanda y, por tanto, de los precios.

Entre 1606 y 1625, según Chaunu, el sistema de flotas no solamente se mantuvo estable, sino que alcanzó un buen nivel, con un movimiento entre ambas orillas del Atlántico de 4.191 buques, estimación que no comparte Usher, para decaer a partir de aquel año y hasta 1650, en que los barcos organizados en flotas que cruzaron el

Atlántico se situaron en 2.281, con una media, en esa primera mitad del siglo, de 73 barcos anuales [42].

La insuficiencia de medios navales que comenzó a observarse al entrar en los años treinta trajo consigo el que en 1635 se elaborara el conocido proyecto tendente a aumentar las flotas de Nueva España y de la Carrera en 20.000 toneladas de nuevos navíos, previniéndose que podrían obtenerse entre 1635 y 1638 acudiendo a tres fuentes: mediante asientos, fórmula que fracasó, pues los contratistas Francisco Díaz Pimentel y Martín de Urrieta no entregarían ninguna unidad; por compra en el extranjero, idea condenada de antemano ante los exagerados beneficios y exenciones que los armadores europeos pretendían alcanzar, y, por último, construyendo parte de los buques en Gibraltar, obras que se iniciarían, para paralizarse por falta de créditos. Ese proyecto se retomaría en 1641, ante el descalabro sufrido en el Canal, para volver a olvidarse por no encontrar la adecuada financiación.

Fue medio siglo en el que acaecieron fenómenos curiosos y contradictorios, pero también de desgracias, pues si en 1630 y 1632 no hubo flotas, en 1633 se vio zarpar a la mayor que, hasta allí, se había organizado, integrada por 55 mercantes y 24 buques de escolta.

En lo que concierne a las desgracias, en 1625 se perdieron dos galeones y una urca, así como siete naos de la flota de Juan de la Cueva, en aguas de Yucatán; en 1627, cinco galeones en el Cantábrico y 14 zabras de Alonso de Idiáquez; en 1628, los holandeses destrozaron la flota de Nueva España en Matanzas, Cuba; en 1630, la almiranta y siete naos de la flota de Nueva España se perdieron en pleno Atlántico y dos galeones en el Canal de las Bahamas; en 1631, tres galeones en el Brasil, la capitana de Miguel de Chazarreta en Veracruz y la nao almiranta de la flota de Nueva España con el gobernador de Cuba, Juan de Azevedo, a bordo; en 1633, once naos de la flota del Marqués de Cadereyta en las proximidades de Cádiz; en 1639, cinco galeones de Cádiz y Acapulco, una urca y un patache de la flota de Serrano Gómez en las islas Bermudas; en 1641, un huracán destrozó 5 naos de la flota de Nueva España en las costas de la Florida y otras dos en aguas de Cuba, etc., lista a la que sería preciso añadir las pérdidas acae-

[42] P. Usher y Chaunu. Ver Bibliografía.

cidas en el Mediterráneo, costas peninsulares, Pacífico y aguas del norte de Europa [43].

Claro es que muchas veces no hubo salida de flotas por temor a que se perdieran por la acción del enemigo. Ése fue el caso de la flota de Nueva España, que en 1638, con 1.800.000 pesos de plata a bordo, quedó amarrada en Veracruz, ante la llegada a las Antillas de una armada holandesa procedente de Pernambuco, armada que logró entrar en contacto con la flota de Tierra Firme, dispersándola y forzando, a parte de sus unidades, a refugiarse en aquel puerto mexicano.

Por todo ello, no puede extrañar que la falta de buques constituyera una verdadera obsesión para cuantos se relacionaban con el comercio marítimo, escasez a la que también contribuía la falta de fondos de la Avería, hasta el punto que en 1646 se decidió poner en marcha una solución de fortuna, la de animar a los capitanes a que se encargasen de sufragar el apresto de sus buques, a cambio de convertirse en propietarios.

Dicha penuria se acentuaría en la segunda mitad del siglo XVII, pues, según Chaunu, entre 1650 y 1699 solamente navegarían por el Atlántico 1.835 buques del tráfico legal, 1.052 según García Fuentes, naves integradas en 25 flotas a Nueva España y 16 a Tierra Firme, con un descenso sobre la primera mitad de la centuria de un 27 %, es decir, con un promedio anual de viajes de 21,5 buques. Sin embargo, debemos advertir que tales cifras no correspondían a la realidad, al no poder contabilizarse las naves que navegaban en el tráfico ilegal o los buques sueltos, o aquellos otros que, en los años veinte, se acogieron al sistema «sin registro», esto es, los que evitaban verse registrados en el puerto de salida, con el compromiso de hacerlo en el de llegada, que, como era de suponer, en una gran mayoría eludían.

Hemos mencionado la aleatoriedad o discontinuidad en el ritmo de las salidas y llegadas de las flotas. Pues bien, en el siglo hubo 36 años en que ninguna arribó a América y las que lo hicieron se distribuyeron así: dos entre 1600 y 1610; una en la década de los años diez; dos en los años veinte y tres en los treinta; cuatro en la década de los cuarenta; cinco en la de los cincuenta, década negra en los anales de

[43] Consultar R. de la Guardia, *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*, El Ferrol, 1914.

las flotas, ya que en 1656 sería capturada la de Tierra Firme y en 1657 la de Nueva España, destrozada ante Santa Cruz de Tenerife; cuatro en la década de los sesenta; cinco en la de los setenta y otras cinco en la de los ochenta.

Es preciso advertir que los datos pueden, por sí solos, distorsionar la realidad, pues si es verdad que bajaba paulatinamente el número de buques que atravesaban el Atlántico, sus cargas parecían aumentar, a causa, sin duda alguna, de la mayor capacidad de sus bodegas, consecuencia directa de la evolución en el diseño y tonelaje de los navíos. Asimismo, hay que contemplar con prevención los datos de que disponemos sobre el tonelaje de productos transportados, pues desde comienzos del siglo comenzaron a viajar mercancías de menor volumen y peso [44], aunque de mayor valor. Con respecto a su valor, pueden cometerse idénticas distorsiones, si se tiene en cuenta que en este siglo se iría imponiendo el sistema de embalajes en fardos o cajones, que rara vez se obviaría en las aduanas, por lo que el valor de su contenido iba a responder a la valoración que, a ojo, emitiese el funcionario, dando idea lo que ello podía significar si se tiene en cuenta que sólo en los últimos cincuenta años se transportaron 104.966 fardos y cajones [45].

Otro de los problemas sujeto a polémica es el referente a la expansión y contracción del comercio marítimo trasatlántico. Según Chaunu, existió un período de esplendor comercial entre 1592 y 1622, años en que alcanzó un volumen total de productos transportados de 1.013.925 toneladas, en los que los intercambios con Nueva España absorbían el 40 %. A partir de entonces y hasta 1650, se acusaría un peligroso descenso, ateniéndonos a las cifras, dado que solamente cruzaron el océano 685.424 toneladas de mercancías, período en el que Tierra Firme acaparó el mayor volumen de las cargas, gracias a la importancia que había adquirido la economía peruana y, por ello, su demanda.

Cuando se inicia la segunda mitad del siglo XVII y hasta 1700, se asiste a una espectacular caída en el volumen de las mercancías enviadas a América por vía marítima, al situarse éstas en 312.969 toneladas, época en que los mercados mexicanos recuperan su primacía, con un

[44] Informe de la Real Hacienda de Portobelo, en 1620, explicando que en 8 ó 10 buques de ese año se podían embarcar los mismos productos que en 22 ó 25 naos de finales del siglo XVI.

[45] Lutgardo García.

39 % del total, en tanto que a Tierra Firme sólo arribará un escaso 25 %, quizá porque el virreinato del Perú se abastecía ya, en gran medida, a través de la nueva derrota del Cabo de Hornos.

Para finalizar este apartado, señalaremos algunos hechos curiosos:

— En 1631 se firmó un asiento de negros con Melchor Gómez y Cristóbal Méndez de José para la conducción, durante ocho años, de 2.500 esclavos anuales a las Indias Occidentales.

— Paradójicamente, en ese siglo surgieron dos nuevos oficios: el de los «añales», o capitanes de buques que solamente mandaban durante un año, y el de «matador», personaje que introducía cargas ilegales en las naos, a cambio de recibir un 12 % de comisión sobre el valor de las mercancías embarcadas. Asimismo, aparecería un espíritu mafioso que impondría la ley del silencio para los que detectasen operaciones ilegales; en caso contrario el delator perdería la estima y el honor.

— Los mandos de los buques de las flotas dejarían mucho que desear, al contribuir al fraude en un intento de enriquecerse. De ahí que se sobrecargaran las naos «navegando con la línea de flotación por debajo del agua», como señalaba Díaz Pimienta en 1643; que se desmontase la artillería para disponer de mayor espacio para la carga ilegal; que los capitanes cobraran un 5 % sobre la mercancía que transportaban; que no se lastrasen los navíos, contribuyendo a su posible pérdida, como ocurrió a la capitana de la flota de Nueva España, a las órdenes de Benavides Bazán, que varó en San Juan de Ulúa por exceso de carga, etc., situación que, en 1643, denunció el citado Díaz Pimienta, al informar que «iba tan cargada que siendo nao de 800 toneladas, más parecía una urca, de metida que iba en el agua», o el Duque de Medinaceli en 1649, al informar sobre la nave de Martín Carlos de Mencos.

— Con respecto a los caudales, es difícil estimar su movimiento, puesto que no concuerdan, en sus apreciaciones, numerosos investigadores como Kamen, Hamilton, Marineau, Everaent o Lutgardo García. Promediando sus datos, podemos establecer que entre 1590 y 1600 arribaron a la Península unos 35 millones de pesos en plata, para situarse en 220 entre 1600 y 1650, aunque otras fuentes señalan 412 millones, de ellos 296,5 procedentes del Perú y 115,5 de Nueva España. Por el contrario, en la segunda mitad del siglo las cifras descendieron notablemente, al quedar reducidos a 143 millones.

Capítulo VI

DE LA GUERRA DE SUCESIÓN A CARLOS III

Los años de decadencia y dependencia de Francia

El 1 de noviembre de 1700, nada más inaugurarse el siglo xviii o el de las grandes reformas, fallecía Carlos II, el último rey español de la Casa de Austria, instituyendo como heredero universal de sus reinos a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, quien con el nombre de Felipe V entronizaba la Casa de Borbón en España en unos momentos de debilidad nacional que, por la dispersión estratégica de los territorios de la Monarquía, hacían que España no fuese fuerte en ninguna parte.

Esta decisión del último de los Austrias, que provocó en Europa el temor a una ruptura del equilibrio continental, pues por razones dinásticas España entraba en la órbita de la ya poderosa Francia, condujo inmediatamente a la formación de la Gran Alianza entre Inglaterra y Holanda, a la que en 1701 se agregó Austria, cuyo Emperador esperaba así compensar la eliminación de su Casa de la Corona española con un reparto de sus dominios, iniciándose una larga y dura conflagración a la que pondría fin, el 10 de julio de 1713, el Tratado de Utrecht.

Fue de esta forma como España se iba a ver involucrada en una serie de conflictos internacionales que se escalonarán a lo largo del siglo xviii, lucha de intereses de las grandes potencias, que tendrán una enorme repercusión en los territorios americanos de la Monarquía.

Esa entrega de Felipe V a las directivas políticas y estrategias de su abuelo tenía su justificación si se atiende al caótico estado en que se encontraba España tanto en el orden económico como en el militar y hasta social, que la imposibilitaba para enfrentarse, por sí sola, a sus adversarios en los diversos teatros de la guerra que de los Países Bajos

a Italia y de la propia Península a América se le abrirían y en los que tendrían que combatir en esos años.

Como era lógico, la carencia de recursos y medios que Felipe V, en su mayor parte heredada, iba a repercutir en las dos vertientes que más nos interesan, el tráfico oceánico y las fuerzas navales, pues durante la Guerra de Sucesión España tendrá grandes dificultades para mantener abiertas sus líneas de comunicaciones marítimas, por la sencilla razón de que sus fuerzas a flote no serán capaces de ejercer el dominio del mar en los dilatados espacios atlánticos y del océano Pacífico.

Puede afirmarse que entre 1700 y 1706 existió un vacío en la navegación oceánica, pues las últimas flotas tradicionales a Nueva España [1], las de Juan Bautista Mascarua y Manuel de Velasco, que habían salido en 1699, así como la de los galeones de Fernández de Santillana, encaminada a Portobelo en 1694, para regresar la primera en 1701 y la segunda, constituida por 19 galeones que, con 13 millones de pesos y bajo la escolta de 23 buques franceses a las órdenes de Chateaunaut, en 1702 llegarían a Vigo, en cuya ría fue prácticamente deshecha por el inglés Rooke en octubre de ese año [2], constituían las únicas flotas que, junto a la armada enviada por Carlos II a Darién para expulsar a los escoceses e impedir la caída del vital istmo de Panamá y las dos armadillas de azogue que habían partido para Veracruz en 1701 y 1703 [3], habían cruzado el Atlántico en esos años. Esa situación indicaba no solamente el grado de paralización a que se había llegado en las navegaciones oceánicas, sino una muestra de impotencia y debilidad de nuestro poder naval, pues, además, los escasos recursos que transportaría, aquellas flotas no se aplicarían a potenciar dichas derrotas atlánticas, sino a sostener los frentes de combate peninsulares y europeos y a pagar a Francia la ayuda que nos prestaba en la mar, debilidad que se haría más acusada con el paso del tiempo, cuando las flotas anglo-holandesas bloqueasen los puertos cantábricos y mediterráneos y Gibraltar y Menorca cayesen en manos británicas.

Esa impotencia marítima, a pesar de la cual España se vería obligada a combatir en la Guerra de Sucesión, respondía a varios factores:

[1] Sujetos todavía al Asiento de Averías de 1667.

[2] Conocida como la flota del oro, se salvaron 2 de los 19 buques.

[3] Se componía de 2 buques de guerra y unos cuantos mercantes. Transportaban mercurio de Almadén para el tratamiento de la plata y regresaban con caudales.

la decadencia de la Marina de Guerra, incapaz de dar apoyo y protección al tráfico mercante; el contrabando y una excesiva presión fiscal, que incidía negativamente en la producción industrial y animaba un tráfico ilícito; el propio sistema de flotas, que no había variado en 150 años y las hacía muy vulnerables; y hasta la descomposición de los órganos de gobierno del tráfico marítimo, como la Casa de la Contratación, a cuyo personal se le debía en 1700 más de 13 años de sueldos.

Ante tal panorama, era lógico que Luis XIV, que había aceptado, en parte, el testamento de Carlos II por ver la ocasión de hacerse con el comercio de las Indias, tratase de aprovechar la influencia que ejercía sobre su nieto, con la vista puesta en aquel objetivo, en el que se incluían el oro y la plata americanos.

A ello respondía la política del Rey Sol, en la que se contenía el envío a Madrid de Ambrosio Dauberton y Nicolas Mesnager, expertos en temas navales y comerciales, como asesores de Felipe V; un plan de protección para el Atlántico y América, que entregó el embajador francés en 1701; permiso que obtuvo para que los navíos franceses pudieran recalar y ser abastecidos en todos los puertos americanos, lo que representaba entrometerse solapadamente en nuestro comercio ultramarino; concesión a la Compañía de Guinea del monopolio para introducir esclavos negros en América; nombramiento de ciertos almirantes franceses, como Ducasse, Chateaunaut y otros, de Capitanes Generales de las Armadas de Indias, etc.

Esa total subordinación a los intereses del país vecino motivó que el Consejo de Indias y el Consulado de Sevilla advirtiesen a nuestro monarca de que con tales medidas no solamente los franceses se sobrepasaban en sus atribuciones [4] y servirían de acicate a nuestros enemigos para proseguir la guerra, sino que al comprometernos a sostener las escuadras francesas, los caudales que llegasen de las Indias, en lugar de aplicarse a potenciar nuestro poder naval, se desviaban para fortalecer el del vecino.

Claro que, objetivamente, esa ayuda francesa nos era necesaria, si observamos la penuria naval española que se refleja en su despliege en

[4] Sirva como ejemplo el caso del almirante Duccase, que encargado de transportar a Veracruz al nuevo virrey Duque de Alburquerque y apoyar a La Habana, Portobelo y Cartagena de Indias, intentó introducir, en aquellos mercados, textiles por valor de 50.000 pesos.

esos primeros años del siglo; la Escuadra del Canal de la Mancha no disponía de efectivos; la Armada de la Mar Océano, cuya misión era proteger las costas peninsulares y sus accesos, contaba con cuatro navíos, dos de ellos con más de 20 años de vida, y una fragata; la de Averías o de la Guarda de la Carrera de Indias, sostenida por los comerciantes y popularmente denominada «los galeones», la integraban once navíos de bajo poder ofensivo; la Escuadra de Galeras del Mediterráneo disponía de siete, dos de ellos sin tripulantes; la de Nápoles, de cuatro unidades, y de cinco la de Sicilia, buques, todos ellos, inútiles ante la potencia ofensiva de los navíos de la época; la Escuadra del Mar del Sur, con base en El Callao, disponía de cinco buques de escaso tonelaje; en la Armada de Barlovento, encargada de otorgar protección y vigilancia a las costas y aguas del Mar de las Antillas y Golfo de México, se integraban tres fragatas y dos fustas; en Cartagena de Indias tenían su base una galera y una flotilla de fuerzas utilizada en tareas de guardacostas sin valor operativo y, menos aún, el patache asignado a Puerto Rico y la balandra fondeada en Portobelo, por no recordar la falta de adiestramiento y preparación de sus dotaciones y de muchos de sus mandos, o las lagunas existentes en su abastecimiento y artillería.

Esa lastimosa situación es la que nos obliga tanto a recurrir a las flotas francesas, para que diesen escolta a las flotas en el Atlántico y hasta traer a la Península los caudales del Perú, como el enviar el azogue a México en buques correos, o tener que distraer de su cometido a la capitana de la Armada de Barlovento para, asimismo, trasladar a la Península los caudales de Nueva España, misión que efectuaría en 1505 y 1507.

De ahí que para nada había servido el proyecto presentado por Antonio Garrote, al finalizar el pasado siglo, tendente a construir 20 navíos; la aparición, en 1705, de un reglamento para la Armada del Océano; los requerimientos del Consulado de Sevilla para disminuir el número de escoltas por flota, en un intento de poderlas despachar más fácilmente, o incluso, los deseos de los comerciantes andaluces de fletar buques, al estimar los beneficios que podrían obtener en un Perú desabastecido desde hacía años, cuando ya en 1700 se conocía la presencia de buques franceses en la costa del Pacífico, que bajo pretexto de dar protección se dedicaban a introducir todo tipo de productos

desde Valparaíso a Guayaquil e istmo, «llegando a faltar plata y sobrar ropas y géneros» [5].

Con respecto a esta presencia en el Pacífico, que ascenderá paulatinamente de 1700 a 1714, pasando las unidades francesas allí destacadas de 10 a 20 buques, y sucediendo algo similar en el Caribe, tuvieron mucho que ver la complicidad de las autoridades indianas, que otorgaban licencias de navegación y comercio a espaldas del Estado, aduciendo que esa presencia era un seguro contra las depredaciones de los corsarios ingleses como Dampier y Rogers, que en 1710 saquearían Guayaquil, después de haber apresado, durante años, numerosos buques en viaje de El Callao a Panamá. Esa actividad cesaría en 1712, al prohibir Luis XIV a sus súbditos comerciar «con las Indias españolas» [6].

En lo que concierne a la amenaza corsaria, prácticamente monopolizada en esos años por los ingleses, que contaban ya con una base permanente en Jamaica, en la que tenían su base un promedio de 10 buques corsarios para aumentar en 1710 a 36, su presión fue muy desigual, escasa entre 1702-1704, incremento de capturas en 1706, para alcanzar su cénit, con 25 presas, en 1711 y cesar, como consecuencia de la paz con Inglaterra, en 1713. Ello indujo a dar prioridad durante la guerra a la protección de las flotas de Tierra Firme, que en Portobelo recogían la plata del Perú, a costa de paralizarse el tráfico con Nueva España, para el que se disponía, únicamente, de dos buques escoltas. Quizá la solución para haberse hecho fluido el envío de los metales preciosos del Perú hubiese sido desviar ese tráfico por el Pacífico o por vía terrestre hasta Buenos Aires [7], pero a ello se opuso el temor de la Corona a que por tales caminos el oro y la plata se drenase y estableciese un tráfico ilegal y, también, porque Madrid deseaba centralizar esos envíos en unos determinados y escasos puertos [8]. Para esto último era preciso haber detentado el dominio de las aguas caribeñas, pues de no ser así, como era el caso, los galeones que desde Portobelo se dirigían a La Habana con el oro y plata pasaban muy cerca de Jamaica. No sucedía lo mismo con las flotas de Nueva España, que sa-

[5] A.G.I. Indiferente, 2632.

[6] Informe del Gobernador de Puerto Rico. A.G.I. Santo Domingo, 547.

[7] Se autorizaría por Real Cédula de 1 de octubre de 1711. A.G.I. Contratación, 2720.

[8] A.G.I. Indiferente, 2783 y 1637.

lían de San Juan de Ulúa sin despertar sospechas, convencidos los ingleses de que el metal precioso procedía del Perú, y al pasar alejadas de Jamaica.

No obstante, en esa paralización del tráfico con las Indias influían otros factores cuyas nefastas consecuencias se arrastraban desde el pasado siglo, como eran los retrasos en la carga y despacho de las flotas, bien porque los propietarios de las mercancías en México esperaban una subida de los precios, bien porque los comerciantes de ambas orillas del Atlántico se surtían de un tráfico ilegal y no efectuaban pedidos, causa que originó, entre otras cosas, el que la flota de Manuel de Velasco demorase tres años su partida de Veracruz, retrasos que hasta obligarían, en 1703, a arrojar al agua alimentos embarcados en 1701. A ello se podrían añadir los fallidos proyectos para construir buques en Cartagena, Veracruz y La Habana en 1701; los deseos franceses para eliminar el sistema de convoyes, aduciendo su vulnerabilidad; el temor que suscitaba cualquier rumor sobre una posible presencia enemiga, que inducía a muchos generales de flotas a invernar en algún puerto de América, o, finalmente, por las trabas que ciertos sectores pro-franceses, conducidos por los asesores de ese origen, ponían al Consulado de Sevilla, celosos de su poder y prerrogativas, lo que concordaba con las ideas de Felipe V de eliminar todas las barreras que podían oponerse a las decisiones de la Corona y que muy pronto conducirían al pleito y proceso de los cónsules. Finalmente, la guerra en la Península recababa la utilización de los escasos medios navales que debían proteger las flotas, pues los pocos galeones que se construyeron en Vizcaya fueron apresados en 1704 en las cercanías de Lisboa.

La imperiosa necesidad de reanudar el tráfico océanico es lo que movió en 1705 al Consejo de Indias a recomendar la salida de las flotas sin escoltas, lo que se logró en 1706, al mismo tiempo que Felipe V, aconsejado por sus asesores, iniciaba su acción contra el Consulado de Sevilla, Casa de la Contratación y Universidad de Mareantes, organismos que se oponían a cualquier restrinción de sus facultades.

Para ello, en 1705 se instituyó la llamada Junta del Restablecimiento del Comercio, en la que figuraba Bernardo Tinajero, que presentó una serie de acusaciones de fraude, corrupción y venta de cargos[9]

[9] Por 1.500 doblones se nombró General de la Armada del Mar del Sur a Pedro de Menduanda. A.G.I. Indiferente, 2327-2046B.

contra el Consulado, siendo procesados los Cónsules vitalicios [10]. Apoyados los cónsules por un sector de comerciantes andaluces y hasta, veladamente, por el Consejo de Indias, hicieron frente a dicha Junta, al negarse a financiar, en octubre de 1705, el despacho de la flota de José y Diego Fernández de Santillán. Por Real Consejo de 11 de diciembre, Felipe V los destituyó de sus cargos, pasando el sumario al dictamen del Consejo de Indias, al mismo tiempo que creaba la Junta de Cuentas para que investigase los fraudes económicos que pudieran haberse cometido entre 1689 y 1705, figurando en ella Tinajero como fiscal y nombrando un nuevo prior y dos cónsules de su confianza [11].

La invasión de España por los aliados, con la conquista de Zaragoza, Alicante, Guadalajara, Salamanca, la entrada del Archiduque Carlos en Madrid y la retirada de los ejércitos reales de Cataluña, que obligó al Rey a instalarse en Burgos, entre mayo y julio de 1706, provocaron la defección de algunos consejeros de Indias, lo que aprovecharía el Monarca, cuando en octubre volvió a Madrid, para depurar, asimismo, el mencionado Consejo de Indias de individuos antifranceses y opuestos a su política [12]. A mediados de 1707 fueron condenados los procesados, no sin tener éstos el apoyo de la Junta General de Comercio de Andalucía, por su temor a que los recientemente nombrados no satisficiesen las sumas que los comerciantes andaluces habían adelantado para animar el tráfico. De ahí que la Corona actuase rápidamente, al dictaminar que el Tesoro Público se haría cargo de las deudas [13].

Lo que el proceso puso de manifiesto es que, efectivamente, había existido una defraudación, pues los cónsules habían introducido como libranzas sumas correspondientes a las Bulas de Cruzada de Nueva España, de las alcabalas de México y sobre la renta de los azogues, que

[10] Se les acusaba de apropiarse de fondos de las sumas aportadas y adelantadas durante 10 años para la información de flotas. Esa cantidad ascendía a más de dos millones de pesos para el período 1695-1702. A.G.I. Indiferente, 2324. Informe de 4 de noviembre de 1705.

[11] A.G.S. Estado, 4031. Informe del Conde de Aguilar de 10 de diciembre.

[12] Fueron destituidos y procesados 16 consejeros. A.G.I. Indiferente, 2327. A.H.N. Estado, 2313.

[13] A.G.I. Indiferente, 2377. Para ello se formó la Junta de Prorrateo, en la que, asimismo, figuró Tinajero. Relación de 18 de febrero de 1709.

en su día debían haberse ingresado en el Tesoro [14]. El pleito finalizó en 1709 con un indulto general si los condenados entregaban unos determinados donativos «para así adelantar el comercio», pero especialmente por la negativa repercursión que había supuesto el proceso en Europa. Cuando más tarde, al firmarse el Tratado de Utrecht, Tinajero cayó en desgracia en 1715, los procesados serían rehabilitados, pero sin perder Hacienda las ventajas económicas que del juicio se habían derivado. No obstante, en todo ese embrollado problema, quedó claro que habían ganado las tesis francesas, al lograr no solamente eliminar el Consulado, que desde 1667 dominaba el comercio indiano, sino que el Consejo de Indias y la Casa de la Contratación perdieran poderes y, sobre todo, la confianza regia.

Simultáneamente con el proceso, la Junta de Restablecimiento había proseguido los trabajos para buscar fórmulas que reanimasen el tráfico y comercio con Ultramar, presentándose varias propuestas que fueron discutidas: crear una Compañía semejante a las que existían en el extranjero, idea que se tuvo en cuenta; organizar viajes directos al Perú, al argumentar que los envíos de la plata por Portobelo tardaban ocho meses, tesis rechazada por estimarse que, de aprobarse, no sólo los territorios de Tierra Firme quedarían desabastecidos y aislados, sino que se vulnerarían ciertas normas que restringían la navegación por el Pacífico; envío de navíos sueltos con salidas de cualquier puerto español, propuesta igualmente rechazada por considerarse que serían presas fáciles para corsarios y enemigos; continuar con el sistema de flotas o convoyes, algo que en plena guerra se había visto que era imposible; partida de Cádiz de navíos sueltos, que se impugnó por lo anteriormente dicho, y finalmente, crear armadas que escoltaran a las flotas que cada tres meses zarparían de Cádiz, lo que era irrealizable por falta de fondos.

La idea de constituir una Compañía por acciones con participación extranjera, con un capital inicial de 20 millones de pesos y bajo el control de la Junta de Comercio de Andalucía y de la Corona, a través del nuevo Consulado de Sevilla, que ya dominaba, implicaba ejercer un total monopolio con facultad para fijar precios y fechas de salida de las flotas; elegir tipo de embarcaciones; seleccionar dotacio-

[14] A.G.I. Indiferente, 2377.

nes; atribuir sueldos; aplicar un impuesto único de salida de las mercancías de Cádiz, el 25 % del valor de la carga, y dejar en manos del Rey la elección del General y Almirante de las flotas.

De llevarse a cabo tal idea, suponía la libre entrada de los extranjeros en el tráfico de Indias; extinción de la Casa de la Contratación y del Asiento de Averías; posibilidad de libre extracción de metales preciosos; control de los despachos de las flotas y, por último, continuar monopolizando Andalucía el tráfico, al controlar el nuevo Consulado las actividades de la Compañía.

Dicha propuesta chocó abiertamente con la tesis francesa defendida por Mesnager, que más que a la formación de la citada Compañía se oponía al sistema de convoyes, por lo que abogaba por efectuar el tráfico a través de buques sueltos, que deberían atenerse a las siguientes normas: cuatro salidas anuales con escolta; supresión de flotas; transporte en buques españoles, pero pudiendo embarcar mercancías extranjeras; suprimir las Ferias de Portobelo y Veracruz, al poder alcanzar los buques cualquier puerto americano; salida de Cádiz, con lo que se vetaba al resto de los puertos peninsulares y significaba un retroceso con respecto a las propuestas de la Compañía; eliminar la Armada de Barlovento por su mínimo rendimiento; crear, en Cádiz, almacenes libres de impuestos; aplicar una escala fija de derechos de pago a la salida y llegada de los buques, del 5 % al 20 % del valor de la carga, en función del tipo de mercancía; suprimir el Consulado de Sevilla, que sería sustituido por una Jurisdicción Consular en Cádiz y, finalmente, compromiso de la Corona a no embargar los buques ni secuestrar caudales que llegasen.

La pugna entre las dos tesis se solucionó, en principio, el 13 de febrero de 1706, al dictaminar la Junta que si la idea de crear una Compañía era atractiva, no podía, de momento, llevarse a cabo, por lo que el Plan Mesnager parecía ser el idóneo. Puesto que en todos los casos este proyecto debía ser analizado y aprobado por el Consejo de Indias, su estudio se demoró y aunque, finalmente, le otorgó su bendición, la paz con Inglaterra variaba todas las futuras perspectivas, dado el empeño inglés en que el tráfico indiano se ajustase a los moldes anteriores a la guerra, pero, eso sí, adquiriendo Inglaterra los privilegios que hasta 1713 había disfrutado Francia, así como la autorización a la Compañía del Mar del Sur para monopolizar, durante treinta años, el tráfico de negros y enviar anualmente un buque de 500 toneladas, libre

de impuestos, a comerciar con Ultramar, medida ésta que escondía la posibilidad de poder introducir toda clase de productos en la América española.

Un acontecimiento singular de estos años fue que el monopolio andaluz había quedado en entredicho al haberse producido dos hechos significativos. El primero cuando, en 1701, Felipe V autorizó a los comerciantes de Barcelona a enviar dos barcos anuales a América, proyecto que no se realizó ante el partido que tomó Cataluña en la Guerra de Sucesión. El segundo, cuando en octubre de 1707 se firmó un asiento entre el Marqués de Montesacro y la Corona, para administrar aquél los navíos estafeta o correos, buques ligeros, veloces y menores de 100 toneladas, con compromiso de efectuar tres viajes anuales al Perú y otros tres a México y con la posibilidad de zarpar y arribar a un puerto guipuzcoano, idea que pronto fracasaría, al rescindir el Marqués el 24 de febrero de 1708 el contrato, debido a los riesgos de la guerra, eludiendo así, por el momento y como en el caso anterior, la amenaza que se había cernido sobre el monopolio andaluz.

El año 1707 prosiguió siendo un año de paralización de las flotas, pues los planes para que buques franceses escoltasen a los navíos y galeones en viaje a Veracruz y Portobelo, el transporte por unidades de ese mismo país, de armas y pertrechos para las plazas de Veracruz y Cartagena, o las seis fragatas que Luis XIV suministraría para sustituir a la flota que en aquel mismo año debía zarpar para Nueva España, fueron proyectos que no se realizaron. Únicamente pudo asistirse al envío al Perú de una fragata gala, para recoger el millón de pesos que el Virrey cedía a la Corona, y a la salida de Ducasse para La Habana con el fin de escoltar los galeones del oro y la plata.

A partir de 1707 y hasta el final de la guerra, en 1713, los esfuerzos de Grimaldo, Secretario de Guerra y Hacienda, secundado por Tinajero, pueden dar la impresión de que, al fin, se había normalizado el tráfico oceánico, cuando la realidad era muy distinta, ya que los proyectos de Tinajero no se aceptaron, y de ahí el escaso número de buques que atravesaron el Atlántico.

Entre esas navegaciones deben citarse como afortunadas la llevada a cabo por los 10 mercantes y 5 escoltas de José Fernández Santillán, que, bajo protección francesa, puso rumbo a la Península en 1707; la segunda expedición a Nueva España de Andrés de Pez, que retornaría en 1710; la flota de Arriola, que partiría hacia Veracruz en 1711 para

regresar en 1712, al mando de Pedro Ribera, o la llegada, ese mismo año, de la capitana de la Armada de Barlovento.

Como contrapunto negativo figura la pérdida en el Caribe, en 1706, de los galeones de Diego Fernández de Santillán a manos inglesas, cuando transportaban cinco millones de pesos, o los cuatro buques de registro de Antonio de Echevers, que, curiosamente, zarparon en 1713 de Cádiz con la escolta, hasta la isla de Madeira, de tres navíos ingleses [15] y que naufragaron en 1715 al dejar Portobelo, junto a la flota de Juan de Ubilla, a causa de un huracán que les alcanzó en el Canal de la Florida.

Las ideas de Tinajero y el Real Proyecto de 1720

Uno de los hombres clave en estos años de guerra e inmediata postguerra fue Bernardo Tinajero, cuya acción se polarizó hacia dos vertientes, la de la potenciación de la navegación atlántica y el resurgimiento de la Armada.

Con respecto a la primera, su trabajo se inició en 1708 y el tema le era familiar por haber sido comerciante de la Carrera de Indias y por su participación en el proceso a los cónsules sevillanos, de cuyo organismo era enemigo declarado. [16]

Sus ideas, en este campo, se encaminaron a reducir los poderes del Consulado y potenciar al máximo la participación del Estado en el tráfico oceánico, aunque de forma prudente, puesto que respetaba el sistema de convoyes y puertos privilegiados, así como la propia existencia del Consulado. Sin embargo, al atacar el problema, estableció una serie de importantes novedades, cuales eran cobrar directamente el Estado los impuestos, eliminando intermediarios; anular el Asiento de Averías de 1667, haciéndose cargo la Corona, en exclusiva, de mantener las armadas de protección oceánica y, finalmente, puentear al Consejo de Indias y Casa de la Contratación mediante lo que se llamó la «vía reservada», esto es, establecer unos delegados de los Ministros del Rey en los puertos de salida y arribada de las flotas, que recibían ór-

[15] La operación costó 750 doblones de oro.
[16] A.G.I. Contratación, 2900.

denes directas de aquéllos. Con estas medidas, que implicaban una reducción del personal en aquellos organismos, se desglosaba el Consejo de Indias de su función fundamental, que pasaba a la Secretaría de Marina e Indias, aparecida en 1714, y a la que Orry encargó que dirigiese Tinajero [17].

En esa misma esfera, Tinajero publicó, en 1711, toda una normativa titulada *Real proyecto de despacho...*, encaminada a potenciar las flotas, su organización y estructura, reglamento que quedaría inoperante y obsoleto al sobrevenir la paz con Inglaterra en 1713.

Con respecto a la potenciación de la Armada, en 1712, previendo que pronto finalizaría la guerra, elevó al Rey un memorial [18] al que siguió, el 15 de enero de 1713, un detallado plan en el que razonaba la necesidad de disponer de un fuerte poder naval, y para ello sugería construir 12 navíos y 2 pataches, según proyecto de Antonio Gastañeta, con las misiones que debían desempeñar, la forma de obtener los materiales y artillería, así como la forma de financiación, 50.000 pesos de los azogues de Nueva España y otros 70.000 suministrados por otras cajas del mismo Virreinato, barcos que se construirían en La Habana e irían a reforzar las casi inexistentes Armadas de Averías y Barlovento [19].

Aprobado el plan, se encargó a López Pintado, nombrado Almirante de la Mar Océano, dirigir los trabajos en Cuba, ofreciendo adelantar ciertas sumas y salir de España con tres navíos repletos de material, carpinteros de ribera y calafates. Pero el proyecto, como tantos otros, fracasó al ordenarse a López Pintado que saliese con los tres navíos para Barcelona, todavía rebelde, y que se encontraba sitiada y bloqueada.

De ahí que en su breve paso por la Secretaría de Marina, Tinajero únicamente asistiese al despacho, en 1714, del aviso *La Catalina* para Veracruz, donde invernaba la flota de Ubilla, y firmase un nuevo asiento con el Marqués de Montesacro para enviar dos buques y un

[17] A.H.N. Estado, 2332.

[18] A.G.I. Mapas, Planos, Ingenios, Muestras 16 bis y 17 bis.

[19] La brea, plomo, pólvora y madera lo suministraría América, así como 300 piezas de artillería que se hallaban depositadas en Veracruz, procedentes de viejos barcos de la Armada de Barlovento. Por su parte, España enviaría las lonas, jarcias, herrajes, así como 120 cañones, 1.000 fusiles, 1.000 pistolas y 4.000 proyectiles. Se trataba de barcos de 800 toneladas y 60 piezas de artillería.

patache a Honduras y otro a Venezuela, asiento cuyo coste asumía el Marqués en un 75 % y la Corona en un 25 %, por lo que puede considerarse como el primer intento de formación de una Compañía de navegación por acciones[20], que, igualmente, fracasaría por los obstáculos que le pondrían las autoridades indianas.

Todo ello coincidió con el propósito de los comerciantes del Cantábrico de establecer un enlace directo con América, irregularidad que el Consejo de Indias atajó rápidamente, pero que respondía a la práctica paralización del tráfico, pues las únicas flotas de cierta entidad que navegaron en esos años fueron las de López Pintado en 1715 y la de Antonio Serrano en 1717, a las que pueden añadirse los ocho buques de aviso enviados a México y Tierra Firme en 1718, año en el que volvería a suspenderse el paso del Atlántico, a causa de la Guerra de la Triple Alianza.

No obstante, el plan naval de Tinajero no sería olvidado, pues aunque La Habana se eliminó como astillero, por las razones anteriormente apuntadas, entre 1714 y 1717, coincidiendo con el aumento de los presupuestos de la Marina, bajo la dirección de Gastañeta se iniciaron una serie de construcciones en Orio y Pasajes, que dieron como resultado la botadura de 2 navíos de 70 cañones, 7 de 60, 4 de 50, así como de 8 fragatas, 7 galeras y 4 balandras, aunque todos ellos, por concebirse para la Carrera de Indias, adolecían de que su artillería no respondía a los calibres imperantes, para idénticos buques, en las marinas inglesa y francesa. Esos buques son los que sustituirían a los 20 navíos que Orry, ante la incapacidad y escasa actividad de nuestros astilleros, había pensado adquirir en Francia.

Por desgracia, la mayor parte de esos buques, después de participar en las operaciones de Sicilia, serían aniquilados por el almirante británico Burgh, en 1718, en la batalla de Cabo Passaro, cuando daban escolta a un cuerpo expedicionario de desembarco.

En 1715, la llegada de la nueva reina Isabel de Farnesio y de su privado Alberoni supuso la caída de Orry y todos los elementos francófilos, arrastrando en su caída a la Princesa de los Ursinos y a Tina-

[20] El coste total ascendía a 4 millones de pesos. Madrid, 27 de enero de 1714. A.G.I. Contratación, 4801.

jero, desapareciendo con él la Secretaría de Marina que regentaba y que, de forma definitiva, reaparecería en 1721.

Sin embargo, aún tuvo tiempo Tinajero para tomar una decisión fundamental en 1714, la supresión de las Armadas y Escuadras y sus denominaciones, para integrarse como agrupaciones en la Armada Real, aunque la de Barlovento y la del Mar del Sur subsistirían como tales Armadas durante cierto tiempo.

A modo de balance señalaremos que entre 1700 y 1715 las pérdidas de buques de nuestras flotas ascendieron a 21 naves de guerra y 78 mercantes, de ellos, 39 por acción del enemigo, 20 por temporales, 17 por edad, dos al caer en manos berberiscas y 21 desguazados en puerto por averías, apareciendo como lugares más peligrosos la ría de Vigo, el Canal de las Bahamas, los accesos a Cádiz, las aguas de Canarias, las de Tierra Firme y el mar de las Antillas. Por otro lado, en ese período cruzaron el Atlántico 184 buques, de ellos 91 de guerra [21], integrados en cinco flotas a Nueva España [22], más uno de azogue en 1710, para regresar, en ese mismo período, cuatro convoyes [23].

En el nuevo gobierno de Alberoni, que coincidirá con un distanciamiento con Francia, consecuencia de la muerte de Luis XIV y la ascensión al trono del Duque de Orleans, los asuntos relacionados con las Indias y el tráfico recaerán en José Rodrigo, quien continuará en ese cargo, al caer aquél en 1719, en el gobierno de Grimaldo, para pasar luego a Andrés de Paz y, a su muerte en 1723, hacerse cargo de esos temas Antonio Sopeña. Finalmente, en 1726, con la caída de Riperda, será Patiño quien tome las riendas de los asuntos relacionados con Ultramar y las actividades navales y marítimas.

En esos años, entre los acontecimientos más descollantes figuran la renegociación con Inglaterra, en 1715, del asiento del navío de permiso, logrando los británicos importantes nuevos beneficios y que figurasen como nación más favorecida en el comercio ultramarino [24],

[21] A.G.I. Contratación, 1200-1280: 1968-1969 y 2900-2901.

[22] Años 1706, 1708, 1711, 1712 y 1715.

[23] Años 1708, 1709, 1713 y 1715.

[24] Tratado de Madrid de 15 de diciembre. Se autorizaba a dicho navío a embarcar 650 toneladas de productos en lugar de las 500 acordadas en 1713, aduciéndose que así se compensaba el no haber podido vender a América entre 1714 y 1716, por no haber habido ferias.

acuerdo al que siguió, en 1716, otro sobre el asiento de negros, que ya disfrutaba la Compañía del Mar del Sur, tratados que, sin embargo, se verán entorpecidos por el conflicto con Francia entre 1717 y 1720. Otra medida tomada fue la publicación, en 1718, de un Reglamento para Tenerife, La Palma y Gran Canaria, que fijaba los cupos que correspondían a cada isla en la exportación de frutas a América.

Pero, sin duda, una de las decisiones más importantes fue la creación en 1717 de la Intendencia General de Marina y el traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación, asumiendo José Patiño la dirección y presidencia de dichos organismos. Se confirmaba así la preeminencia que, desde hacía años, gozaba Cádiz en relación con el comercio indiano, sin que para nada sirviesen las protestas sevillanas.

Dos años después, en 1719, se restablecería el envío a Veracruz y Portobelo de los buques de aviso o correos, con cuatro viajes anuales, en un intento de mantener fluidos los canales de información con los Virreinatos.

Otro hecho fundamental se dio en 1720, al promulgarse el *Reglamento de galeones y flotas al Perú y Nueva España y para navíos de registro y aviso,* que no hacía otra cosa que recoger las directivas o Reales Proyectos de Tinajero para las flotas de Arriaga y Ubilla [25]. No se trata de un reglamento para cada flota, como hasta entonces, sino que se generaliza y debe servir para todas. En él se refuerza el poder de la Corona; se confirma el sistema de convoyes, lo que supone un retroceso; se fijan fechas de salida; normas de carga; nuevas tasas como «el derecho de palmeo» [26], etc., al mismo tiempo que se incide muy negativamente sobre el Consejo de Indias, Casa de la Contratación y Universidad de Mareantes, que pronto se reducirá a la simple Escuela de Náutica de San Telmo, e incluso sobre el Consulado, al que se le suprime todo tipo de recaudación para el despacho de las flotas, prerrogativa que adquiere el Estado, que en lo sucesivo designará a sus ministros despachadores.

Las primeras flotas que se adaptaron a ese Reglamento fueron dos enviadas a Nueva España en 1726 a las órdenes de Chacón y las de

[25] A.G.I. Biblioteca, sig. 302/5.

[26] Cinco reales por cada palmo cúbico de fardo o bulto, que favorecería a los pequeños y gravaría la gran carga.

1723 y 1725 al mando de Serrano, así como los galeones a Tierra Firme que salieron en 1721 bajo el mando de Guevara y en 1723 dirigidos por Grillo y Cornejo. Sin embargo, esas flotas pondrían al descubierto su falta de rentabilidad, dada la escasa carga que transportaron, en relación con la capacidad de los buques, surgiendo una polémica sobre las causas: falta de plata de Lima y, por tanto, de poder adquisitivo en las ferias; competencia del navío inglés de permiso; divergencias entre los Consulados de Cádiz, México y Lima; contrabando y tráfico ilegal, etcétera. [27].

Tan grave problema puso de relieve que la causa principal radicaba en el contrabando, dada la inexistencia de buques de guerra españoles en el Caribe. Para nada había servido que el gobernador de Cuba, Francisco de Venegas, construyese en 1718 cinco galeras sostenidas por el nuevo tributo «derechos de Armada» o que, en 1720, se añadieran a la Armada de Barlovento cuatro nuevos buques al mando de Francisco Benítez, el mayor el *San Felipe*, de 350 toneladas, buques todos ellos que no estarán operativos hasta 1723, año en que se encontrarán muy deteriorados por su forzada inactividad. De ahí que en 1722 se encomendase la limpieza «teórica» de contrabandistas a los viejos guardacostas del Conde de Clavijo, o que en 1723 esa misión recayese sobre los escoltas de los galeones de Grillo y Cornejo.

A tal grado de vacío naval se había llegado, que ya no son sólo los ingleses, holandeses y franceses quienes con una total impunidad comercian ilegamente con América, sino que hasta Suecia y Dinamarca, establecida desde el pasado siglo en la isla de Santo Tomás y en 1719 en la de Vieques, pretenden, asimismo, enviar barcos.

Contra tal estado de cosas, la única medida que tomó la Corona fue estimular el corso español en aquellas aguas, por otro lado una medida que se practicaba desde comienzos del siglo, puesto que los gobernadores de La Guaira, Cumaná, Santo Domingo, Puerto Rico y Cuba no habían cesado de otorgar patentes desde 1705 [28]: al Marqués de Mijares, de Caracas, para armar dos balandras y un queche; a Manuel Castañedo, de Santiago de Cuba, para un galeoncete y un barco-

[27] En 1722 en Portobelo, el navío inglés *Royal George* vendió 1.000 toneladas de carga con un precio un 30 % inferior al de los galeones, que con ocho barcos no fueron capaces de embarcar más de 5.000 toneladas.

[28] A.G.I. Santo Domingo, 377.

longo; a Pedro Algaria, para una galeota en aquel mismo puerto; al maestro de campo López de Morla, para un bergantín en Santo Domingo; a Miguel Enríquez, de Puerto Rico, para mantener en corso cinco barcos con 500 hombres, etc. [29].

Era tal vez la única solución, a la que finalmente, pocos años después, la potencia naval inglesa se opondría con firmeza, pues el estado de la Real Armada, después del mencionado desastre de Cabo Passaro, no podía ser peor. En 1719, la fuerza naval a flote era la siguiente: dos navíos en Cádiz, tres en el Cantábrico, cuatro en Sicilia, tres en Veracruz, tres en La Habana, dos en el Perú, cuatro en los mares del Sur y uno en Barcelona, la mayoría de escaso valor combativo, pues excepto el *Real Felipe*, de 70 cañones, el resto montaban de 50 a 60 cañones, cuando ya en Inglaterra y Francia sus navíos se acercaban a los 120 [30].

Lo peor era la falta de realismo, pues hasta un hombre tan conocedor de los problemas navales como Jerónimo de Uztariz llegaba a proponer, en 1724, la constitución de una armada de 50 navíos de 50 a 100 cañones, 20 fragatas de 10 a 40 cañones, más otros doce navíos y ocho fragatas para reforzar las flotas de Indias, aunque, eso sí, partía del hecho de que su financiación se efectuaría «una vez se arregle el comercio», por lo que se estaba en un círculo absurdo en el que la «pescadilla se mordía la cola». Parecía, también, ignorarse la crisis que atravesaba la construcción naval, por la sencilla razón de la inexistencia de astilleros, algo que se arrastra desde la Guerra de Sucesión, problema que no se solucionará hasta la llegada de Patiño.

Otra muestra de esa falta de realismo nos la ofrece la pretensión de abrir una ruta comercial con Filipinas, surgida en 1723 a iniciativa de Francisco Prorrata, en su idea de crear una Compañía Oriental. Parecía olvidarse que no solamente no había tráfico en el Atlántico con las Indias, sino que entre Filipinas y España no disponíamos de ningún punto de apoyo logístico y que hasta el tradicional galeón de Manila era antirrentable, pues los productos que embarcaba en Manila no cubrían el coste del flete y viaje, 300.000 pesos.

[29] A.G.I. Santo Domingo, 695-696; 377 y 551; 543 y 545.

[30] Esos buques se debían a Alberoni y habían sido adquiridos: 5 a particulares, 5 construidos en Génova, 3 en La Habana, 5 en Guarnizo y 3 en San Felíu de Guixols, los tres mejores, el *Real Felipe*, el *Cambi* y el *Catalán*.

Patiño y las nuevas modalidades del tráfico: buques sueltos y nacimiento de las Compañías Privilegiadas

En 1726, Patiño se hace cargo de la Secretaría de Marina de Indias. A este hombre le estaba reservado el honor de dar su nombre a la política naval de los diez años que transcurren desde su designación hasta su muerte el 3 de noviembre de 1736.

Se trataba de un personaje que desde 1727, en que fue nombrado Intendente General de Marina y Presidente de la Casa de la Contratación, no había cesado de acumular cargos y honores: Secretario de Marina e Indias, en 1726, para asumir a la muerte de Grimaldo la Secretaría de Hacienda y hacerse poco después, en 1730, con la de Guerra y en 1734 con la de Estado, por lo que podía decirse que dominó la política española durante una década en la que dio prioridad a los asuntos de las Indias, que consideraba base indispensable para situar de nuevo a España como una gran potencia europea. Ello no significaba que olvidase otros compromisos, como lo demuestran las operaciones para liberar Ceuta, a la caída de Alberoni; el acuerdo con Inglaterra, Austria y Holanda en 1731; la reconquista de Argel al año siguiente; la firma del Tratado de Sevilla para recuperar los ducados italianos, o su intervención en Nápoles y Sicilia en 1734.

Con el paso de los años, especialmente desde 1726, en que asume la cartera de Marina, Patiño era consciente de que el Real Reglamento de 1720 no había dado los frutos deseados y de que la actividad comercial trasatlántica discurría por idénticos caminos que en el pasado, achacándolo, en parte, al asiento suscrito con la Compañía inglesa del Mar del Sur, que expiraba en 1744.

En sus apreciaciones coincidía con su asesor Dionisio de Alsedo, quien en la Memoria que le presentó en 1725 achacaba el decaimiento comercial a los abusos británicos. Para remediar los males se constituye una Junta en la que iban a intervenir representantes de los intereses americanos, que desarrolla sus trabajos hasta 1728, debatiéndose numerosos problemas, desde consagrar más recursos para fortificar mejor las Indias y confirmar como más idóneo el sistema de convoyes, bien que en los diez próximos años evidenciara su fracaso, al partir únicamente tres flotas para Nueva España y una de galeones para Tierra Firme, hasta discutir la conveniencia de trasladar de Portobelo a Buenos Aires, o El Callao, la terminal de los galeones, cuando este sistema ha-

bía ya, prácticamente, dejado de existir, al igual que ocurriría 14 años después, al iniciarse la Guerra de los Nueve Años, con el sistema de flotas. Por otro lado, el monopolio andaluz sufrió otro serio revés al dictaminar la Junta incrementos al comercio de Filipinas con Nueva España y quedar los comerciantes andaluces excluidos de los mercados interiores mexicanos, al decidirse establecer una feria anual en Jalapa.

El resultado de los trabajos se reflejaría en 1735 en la *Real Cédula sobre el despacho de galeones y flotas y método para comerciar los residentes de las Indias con España*, instrucción mucho más realista con la situación de España y su comercio que la de 1720, que no había tenido en cuenta las posibilidades nacionales.

En dicha Cédula, la decisión más sobresaliente era la eliminación de la salida de los galeones para Tierra Firme en tanto no liquidaran sus existencias los llegados a Portobelo en 1731 [31], alcanzando a Nueva España las medidas restrictivas, puesto que, en lo sucesivo, sólo arribarían a aquellas tierras ocho navíos anuales con 3.000 toneladas de registro. Pero para nada servirían dichas decisiones, puesto que la primera flota, la del Conde de Clavijo, que debía zarpar de Cádiz de acuerdo con las nuevas directivas, no se alistaría hasta 1739, cuando se abría un nuevo conflicto con Inglaterra.

Por otro lado, se comprobó que había sido imposible erradicar el tráfico ilegal y contrabando, que provenía de Jamaica, Curaçao, Guayana, colonias inglesas de Nueva Inglaterra, etc., y hasta de Canarias, por lo que América se veía saturada de géneros extranjeros y, por ello, por la abierta o solapada complicidad de los funcionarios locales de Hacienda, municipios, comerciantes, jueces y hasta eclesiásticos, sin que para nada sirviera la Real Cédula de 1734, que inhabilitaba a los capitanes de los barcos de asiento que a ello cooperasen.

Como hemos dicho, al finalizar la década de los años veinte se advierte el evidente fracaso del sistema de flotas, debido a las siguientes causas: los continuos conflictos que habían terminado por desorganizar esa modalidad del tráfico, puesto que de 1680 a 1700 sólo pudieron despacharse nueve flotas a México y cuatro de galeones a Tierra

[31] Posteriormente, en 1737 se autorizaría la salida de nuevos galeones, escoltados por la armada de Blas de Lezo, buques a los que sorprendería en Cartagena de Indias el ataque del almirante inglés Vernon, por no haber vendido aún sus mercancías.

Firme; de 1700 a 1713, durante la Guerra de Sucesión, cuatro a Nueva España y dos de galeones, y de 1713 a 1720, tres a Nueva España y una de galeones.

Como causas fundamentales de esa caída figuraban: la práctica inexistencia de construcción de buques mercantes; los trabajos burocráticos y la subida de los impuestos, lo que frenaba las exportaciones cubanas, hasta el punto de que resultaba más económico adquirir azúcar extranjera, en gran parte debido a disponer de mano de obra muy barata, la de los negros, en sus colonias; la imposibilidad de cumplimentar los calendarios de salidas y arribadas; el escaso poder ofensivo-defensivo de los galeones y su escasa velocidad de crucero y, finalmente, la poca capacidad de carga de los convoyes, dado el exiguo número de buques que lo componían [32].

El problema todavía se agravaría más, puesto que de 1720, fecha de las Primeras Ordenanzas de Patiño, hasta 1739, inicio de la Guerra de los Nueve Años, solamente cruzarían el Atlántico siete flotas y cuatro galeones, para suspenderse ese tipo de tráfico, por razones de seguridad, hasta 1754, en que finalizó la guerra [33].

En ese declive de las flotas hemos señalado la escasa producción de buques mercantes en los astilleros nacionales, lo que se contradecía con lo ordenado en el Reglamento de 1720, que estipulaba que todo el tráfico a las Indias se efectuase en barcos españoles.

Realmente, la industria naval era incapaz de dar respuesta por dos razones. La primera, porque el número de astilleros rentables y con cierta capacidad técnica era muy exiguo, pues los del Mediterráneo, por ejemplo, todavía continuaban aferrados a la construccion de galeras, buques no aptos para la navegación oceánica. Después, porque los astilleros más idóneos se iban a consagrar a construir buques de guerra, en el intento de Patiño de levantar nuestro inexistente poder naval. Añádase a todo ello la ruptura con el tradicional sistema de Asientos y Contratas, que Patiño estimaba se oponía a su idea de crear una marina mercante nacional.

[32] De 1720 a 1729, el promedio de buques por convoyes era de 13.

[33] Pese a ello, las flotas absorbieron en ese período el 46 % de las exportaciones e importaciones. G. S. Walker, *Política española y comercial colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1779.

Otro de los escollos hasta 1746, en que comenzaría la tala masiva de roble, encina y pino de nuestros bosques, era la falta de buenas maderas, pues en la Península, si se exceptúan los astilleros de la cornisa cantábrica, Guarnizo, Santoña, Llodio, Bermeo, Bilbao, etc., el resto debía proveerse en el interior: los de Andalucía y Levante, en las selvas de Cuenca o Segura, y los catalanes, en el Pirineo, con un transporte fluvial que las encarecía, razón de que resultasen más baratas las importaciones del Báltico o de Nápoles [34].

No ocurría lo mismo en América, donde abundaba la madera, por lo que desde el comienzo del siglo se estaba pensando en establecer, en ciertos lugares, unos astilleros. En realidad, tres lugares reclamaron la atención: Jagua en Cuba, Coatzacoalcos, en México y La Habana [35].

Con respecto a Jagua, en Cuba, el Presidente de la Audiencia de Guatemala, Antonio de Echévez, había presentado un proyecto que sería reconsiderado en 1733 y, finalmente, abandonado por las malas condiciones hidrográficas del lugar y por la apertura de la guerra de los Nueve Años. En cuanto a Coatzacoalcos, en 1720 Fernando Guiral propuso ubicar allí otro astillero, del que pensaba podrían salir anualmente tres navíos y dos fragatas, retomando la idea, en 1730, Antonio Serrano, quien comenzó las obras, que no finalizarían, puesto que en 1732 se decretó que al terminarse la construcción del navío *Nueva España* se cerrase, dado el coste excesivo para mantenerlo y su aislamiento. Pero la decisión de Patiño recayó en La Habana, nombrando a Juan Pinto director de las obras del nuevo astillero, quien, en 1729, se vería relevado por Juan de Acosta, verdadero experto en la construcción de navíos que pronto botaría tres fragatas, a las que siguieron diez navíos de 50 a 65 cañones.

Esa falta de buques es la que obligaría a Patiño a ceder a la demanda de los comerciantes españoles, quienes reclamaban el uso de barcos extranjeros, autorización que se mantendría hasta 1778, en que se publicaría el Reglamento del Libre Comercio [36].

[34] G. de Aranda, «Los árboles de la Marina». Tesis doctoral. Escuela de Ingenieros de Montes, 1990.

[35] F. Portuondo, *Historia de Cuba*, La Habana, 1965, pp. 85-98.

[36] No se trataba de nada nuevo, puesto que de 1717 a 1759 el 60 % del comercio con las Indias se efectuó por buques extranjeros.

Pero es que, además, hacía falta dinero, en unos años en los que Felipe V debía 1.200.000 pesos, de las sumas encautadas en 1703 en Vigo, a particulares arguyendo necesidades de la guerra y que en 1726 se veía obligado a devolver ante la presión de los afectados. A esa cantidad debían añadirse otros 2.100.000 pesos, con intereses al 8 %, cantidades que malamente disponía el Tesoro Público, por lo que el Rey decidió pagar a sus acreedores en toneladas de flota, de las 3.000 anualmente previstas para galeones y convoyes, expidiendo cédulas en tal sentido, medida que, como advirtió Patiño, no posibilitaba levantar una marina mercante y frenaba sus propósitos.

A partir de los años treinta, dos nuevas modalidades de navegación van a ir, paulatinamente, relevando a las flotas y galeones: los navíos sueltos o de registro y la aparición de las Compañías de comercio.

Con respecto a los primeros, el sistema ya había aparecido en el siglo XVI, aunque se los había excluido de las grandes derrotas para permitirles traficar con zonas secundarias como Honduras, Río de la Plata, Chile o islas de Barlovento. Pero la Guerra de los Nueve Años les otorgará el espaldarazo definitivo, al transformarse el Caribe, área de paso de las derrotas de las flotas, en el principal teatro de la guerra, cesando el tráfico de éstas.

Se trataba de buques que, bajo licencia real, navegaban con independencia por rutas alternativas, eludiendo al enemigo. Hasta el año 1739 su actividad había sido reducida, puesto que de los 21 navíos que se habían cruzado el Atlántico a lo largo de toda la Guerra de Sucesión, pasaron a 189, sobre un total de 674, los que lo hicieron entre 1717 y 1739 [37]. A partir de este año, esta modalidad se irá afianzando hasta desplazar el sistema de flotas, siendo 735 buques sueltos los que entre 1739 y 1754 surcaron el océano [38], superando en número y carga transportada a las flotas, pues frente al 13 % de toneladas de mercancías movidas por éstas, los buques sueltos embarcaron el 79,5 %.

En dicho movimiento no deben contabilizarse los buques del azogue, encargados del transporte del mercurio para el tratamiento tanto de la plata mexicana como peruana y, a veces, utilizados para dar es-

[37] Un 28 % del tonelaje total del tráfico ultramarino.
[38] Promedio anual de 47.

colta a las flotas [39], dado que, a lo más, cruzó el océano un buque al año. Algo parecido sucedía con los buques de aviso, enlace o correo, de escasa relevancia en el tráfico comercial, por su escaso tonelaje, de 60 a 70 toneladas, por las trabas que les impuso el Consulado de 1732 y por ser su misión muy concreta, pudiendo afirmarse que solamente unos 225 buques de aviso atravesaron el Atlántico entre 1717 y 1765, aunque en 1756, al establecerse el servicio de Correos Marítimos de La Coruña, su misión dejó de ser vital [40].

La segunda modalidad la iban a encarnar las Compañías de navegación, de las que, sin duda alguna, Patiño fue impulsor o, al menos, iniciador, aunque durante muchas décadas actuaran sobre territorios económicamente débiles, para, finalmente, imponerse como la fórmula comercial marítima del futuro, un porvenir que ha alcanzado nuestros días.

Por desgracia, la Corona española advirtió tardíamente el papel que en el exterior, especialmente en Inglaterra, Francia y Países Bajos, jugaban las Compañías mercantiles y de navegación, y aunque, en principio, parecían responder a una actividad comercial, pues así lo daban a entender al encontrarse en manos privadas, en la práctica se veían favorecidas no sólo por los gobiernos de aquellos países, sino que dichos estados los promovían con unas miras ocultas, entre otras el afianzamiento económico y comercial, así como instrumento político para asentarse en territorios ultramarinos en disputa, pues no se debe olvidar que si durante los siglos XVI y XVII las empresas estatales habían sido eminentemente de descubrimiento y colonización, en el siglo XVIII la competición mundial se centraba en adquirir el mayor poder económico posible.

Ahora, en la decisión que iba a tomar el Monarca español pudo influir tanto el interés político, al observar que el comercio marítimo era un medio para incrementar las riquezas del Tesoro y someterlo a la fiscalización real, como la presión de ciertos grupos de comerciantes e industriales nacionales, los verdaderos promotores de las futuras Compañías, que advertían cómo el monopolio que ejercían Sevilla y

[39] Entre 1728 y 1736 por escasez de buques de guerra. A. Heredia Herrera, *La renta del azogue en Nueva España. 1709-1751*, Sevilla, 1978.

[40] A. García Baquero, *Cádiz y el Atlántico. 1717-1778*, I, Sevilla, 1976.

luego Cádiz había animado a las potencias marítimas europeas para ir haciéndose, poco a poco, con el tráfico ultramarino. Asimismo, también debieron influir las opiniones de ciertos expertos como Sánchez Apellániz, Manuel de Lira, Zavala y Auñón e, incluso, el Marqués de Santa Cruz de Marcenado, quienes urgían al Rey la formación de Compañías de Navegación a imagen y semejanza de las extranjeras, es decir, tomando como modelo el sistema inglés o continental, con claras diferencias entre ellos, como medio ideal para fomentar el tráfico con las Indias.

En cierto modo, no se hacía otra cosa que seguir las recomendaciones de Felipe V, quien en 1701 había solicitado a gremios y ciudades que le presentaran sugerencias para restablecer el comercio con Ultramar, si bien todas las que se crearían no responderían a un patrón o modelo uniforme y general, sino que se regirían por unas normas muy privativas, aunque todas ellas se verán afectadas por unas características comunes: autorización real para fundarlas; concesión de privilegios; sistema de sociedades con capital social dividido en acciones y vida independiente de la voluntad de sus socios.

La primera Compañía de este nuevo signo que apareció fue la de Honduras, nacida en 1714 y dedicada al tráfico de madera de caoba y palo tinte de Centroamérica, empresa que tuvo una vida muy efímera, al sufrir unos profundos déficits que la obligarían a disolverse, por lo que puede considerarse como primera Compañía que se formó la Guipuzcoana de Caracas, que, aunque constituida el 28 de septiembre de 1728 [41], inició sus singladuras en 1730, con dos viajes anuales, si bien sus buques debían hacer escala en Cádiz para su registro y pago de aranceles, apareciendo San Sebastián y Pasajes como puertos de salida y arribada.

Su consolidación la alcanzó en 1742, al obtener el monopolio, por tiempo indefinido, del tráfico entre la Península y los territorios de Tierra Firme [42], sin que pudiera gozar de autorización para ampliar sus actividades enlazando esa región con México o Nueva España. Prueba de tal consolidación fueron los 12 buques oceánicos y los 19 de ca-

[41] Se le obligaba como misión derivada a contribuir a la desaparición del contrabando. R. Hussey, ver bibliografía, p. 33.

[42] Real Cédula de 11 de julio de 1742. A.G.I. Biblioteca, 237/4. Puertos de Trinidad, Maracaibo, Cumaná, Puerto Cabello, La Guayra, Caro, isla Margarita, etc.

botaje que figuraban en sus listas a mediados del siglo, aunque su declive se iniciará diez años después, en 1761, como resultado del comienzo de una guerra con Inglaterra, para agravarse todavía más su situación al iniciarse un nuevo conflicto en 1779, que la conducirá a integrarse o ser absorbida por la Compañía de Filipinas.

Esta nueva Compañía, con claras influencias holandesas en sus métodos de gestión, nació en un momento delicado, al discurrir sus actividades en plenas contiendas con los ingleses y franceses a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. Aunque no será oficialmente constituida hasta el 10 de marzo de 1785, pueden fijarse sus antecedentes en 1726, cuando Patiño, Ministro de la Marina e Indias, estimó la necesidad de enlazar comercialmente con las islas Filipinas, autorizando en 1733 su creación, pero sin lograr ponerla en funcionamiento [43]. Sin embargo, el proyecto fracasó al caer el Marqués de la Ensenada por celos, intrigas e intereses creados, entre ellos las protestas de los fabricantes catalanes de textiles, de los tejedores de seda de Valencia y, especialmente, de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, que veían en ella a un socio competidor [44].

De ahí que hubiera que esperar a 1780 para que se retomara la idea, presentándose al Secretario de Indias tres nuevos proyectos [45] que conducirían, cinco años más trade, a la aparición de la Compañía de Filipinas, cuyos beneficios ascenderían progresivamente, así como su potencial naval, puesto que en 1895 recogería 22 millones de reales limpios y poseería una flota de 16 buques de hasta 800 toneladas.

No obstante, la guerra de 1796 con Inglaterra repercutió muy negativamente sobre la citada Compañía [46] y, aunque subsistiría hasta 1834, la Guerra de la Independencia significó para ella un golpe mortal.

[43] En realidad, se estableció el 6 de octubre de 1763 por los cinco gremios de Mayores de Madrid, aunque no se convertiría en Compañía Privilegiada hasta el 2 de agosto de 1785, fecha en la que el Rey modificó su sistema de gobierno, sometiendo sus reglamentos a la aprobación real.

[44] Se basaban para ello en el artículo 34 del Tratado de Utrecht.

[45] Fueron los del francés Estaing, el del Príncipe de Nassau y el de Francisco Cabarrús, que sería el que se impondría.

[46] Uno de los buques, con más de un millón de pesos, fue apresado por la Royal Navy el 22 de octubre de 1597.

Otra Compañía que aparece en este siglo fue la de Galicia, autorizada en abril de 1734, pero de vida muy limitada a causa de problemas financieros y no poder hacerse con el comercio de Centroamérica, en manos inglesas, a cuyo fin había sido creada.

A ella le sucedió la Compañía de Comercio con La Habana, que se estableció en 1740 [47] con la finalidad de importar el azúcar y el tabaco de Cuba. Fue otro rotundo fracaso, en este caso debido a una mala gestión, que la desvió al comercio ilícito del tráfico de esclavos y del tabaco, que remitía a otros mercados más lucrativos, lo que motivó un desabastecimiento de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, conduciéndola a perder el monopolio que ejercía sobre dicho producto. El golpe de gracia lo recibiría, no obstante, en 1762 cuando fueron incautados sus bienes en La Habana al ser tomada esta ciudad por los ingleses, y aunque sobreviviría hasta comienzos del siglo XIX, ya en 1785, había entrado en franco declive y decadencia.

En 1755, Fernando VI autorizó la creación de una nueva Compañía, la del Comercio de Barcelona [48], para traficar con Puerto Rico, Santo Domingo e isla Margarita, aunque, como todas las anteriores, se vería obligada a hacer recalar sus buques en Cádiz a efectos de registro y pago de derechos. Diez años después, aunque contaba con una flota de seis excelentes buques, los beneficios no compensaban los gastos, dada la escasa rentabilidad que le proporcionaba el comercio con aquellas islas con limitada vida económica y población, lo que la condujo a entrar en una grave crisis que se agudizaría en 1765 [49], al autorizarse a nuevos puertos españoles para comerciar con las islas del llamado arco de Barlovento, entre ellas Puerto Rico y Santo Domingo. Aunque como compensación se le otorgó la posibilidad de traficar con Cumaná y enviar un barco anual a Buenos Aires, tales medidas no pudieron impedir que, en 1775, como le sucedió a la Compañía de Caracas, fuese absorbida por la de Filipinas, en esos años la más pujante.

Es precisamente en 1765 cuando, como consecuencia de haberse extinguido, en 1750, el plazo concedido en 1713 a la Compañía inglesa South Sea para el comercio de esclavos, surge en la Península la

[47] Real Cédula de 18 de diciembre.
[48] Real Cédula de 4 de mayo.
[49] Real Cédula de 16 de octubre.

Compañía Gaditana de Negros [50], para trasladar a africanos, procedentes de la costa occidental del Continente Negro, de Angola o Cabo Verde, a la isla de Cuba. Sin embargo, dicho negocio no surtió los efectos deseados por varias razones, entre ellas el monopolio que desde el siglo XVII ejercían los franceses [51] e ingleses y por la elevada inversión que requería dicho tráfico, al imponer la Corona española fuertes impuestos por cabeza transportada. De ahí que dicha Compañía terminase por transferir sus derechos a armadores extranjeros, con lo que tan especial negocio quedaba fuera del control estatal.

A pesar de los modestos resultados obtenidos por el conjunto de las Compañías creadas, su aparición incidió positivamente tanto en la mentalidad de los armadores y comerciantes, como en las características del tráfico con Ultramar, que en lo sucesivo se iba a regir por unas nuevas normas y modalidades. A partir de 1782, las Compañías que surjan se diferenciarán profundamente de las anteriores, pues dejarán de ser Compañías reales y, por tanto, no gozarán de la protección de la Corona, no disfrutarán de privilegios y quedarán excluidas de ejercer cualquier tipo de monopolio, quizá por la razón fundamental de haberse declarado una libertad total en el comercio marítimo.

La parte negativa de esa libertad era que las Compañías que se formen, como la de Alicante [52], la Marítima de Málaga [53] o la Marítima de Pesca [54], serán de escasa entidad e incapaces de competir con las grandes empresas marítimas europeas.

En otra vertiente, Patiño, desde 1717, año de su nombramiento como Intendente General de Marina, se consagró a fortalecer nuestro poder naval, introduciendo una larga serie de innovaciones y realizaciones que, en opinión de ciertos autores, hacen de él el Colbert español, o padre de la Marina nacional moderna.

Entre esas realizaciones podemos destacar las efectuadas entre 1717 y 1720: creación de la Compañía de Guardiasmarinas, futuro semillero

[50] Asiento concedido a Miguel Uriarte, aunque en 1761 Vilanueva Rico había recibido idéntica autorización. A.G.I. Contratación, 5083-84.

[51] Compañía Francesa de Guinea, que quebró en 1710.

[52] Real Cédula de 3 de marzo de 1784. Biblioteca A.G.I. 182-5.

[53] Real Cédula de 26 de junio de 1789. En ella se fundieron la de Navieros, autorizada el 3 de agosto de 1784, y la de Caracas de Málaga. A.G.I. Indiferente, 2403.

[54] Creada el 6 de noviembre de 1789, A.G.I. Indiferente 663.

de los mandos de la Armada; del Cuerpo del Ministerio, en el que se integrarían los contadores, veedores y tenedores; de las Brigadas de Artillería de la Armada y los Batallones de Infantería de Marina; la supresión de la Escuadra de Galeras de Génova, etc. En 1726 procede la división de las costas peninsulares en tres Departamentos Marítimos, los de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, que todavía subsisten. En 1728 da origen al Cuerpo de Sanidad de la Armada. En 1731 establece las primeras Ordenanzas para los arsenales. En 1732 promueve la formación de las Matrículas de Mar y da orden de iniciar la construcción de unos arsenales en La Graña, La Carraca y Cartagena, etc.

Pero su labor más relevante se relaciona con la potenciación de las fuerzas navales a flote. Su idea o plan inicial incluía la obtención de 50 navíos de 50 a 100 cañones y 20 fragatas de 20 a 50 cañones, número de navíos que se vio obligado a rebajar por cuestiones financieras, para dejarlo en 36 navíos que se debían construir entre 1717 y 1736, de ellos, 24 en Guarnizo, 10 en La Habana y 2 en La Carraca.

Por muy poco no lograría su propósito, puesto que a su muerte, en 1736, dejaba una fuerza naval que, en conjunto y como fuerza principal de combate, incluía 32 navíos y 44 fragatas, cifras que alcanzan un mayor valor si se las compara con las fuerzas navales similares de que se disponía en décadas anteriores: 1717, 7 navíos y 3 fragatas; 1720, 11 navíos y 23 fragatas; 1725, 21 navíos y 34 fragatas, y 1730, 27 navíos y 41 fragatas. En cuanto a su despliegue, éste se dibujaba así: Departamento de Cádiz, con 19 navíos, entre ellos los tres mayores de la Armada Real, *Real*, *Santa Isabel* y *San Felipe*, 5 fragatas, dos paquebotes, 4 bombardas y un pingue; Departamento de El Ferrol, que disponía de 4 navíos y un paquebote; Flota Oceánica, con 4 navíos, una fragata, dos goletas y dos balandras; en Buenos Aires tenían su base cinco fragatas y un pingue; a México se le asignaban un navío y un galeoncete; a la Escuadra del Mar del Sur, cuatro navíos y una fragata; a Filipinas, dos goletas basadas en Zamboanga y dos en Manila.

En ese despliegue, el único punto desprotegido lo constituía la Armada de Barlovento, que desde 1726 languidecía entre La Habana y Veracruz, para integrar sus escasos y débiles medios en 1739, al estallar la guerra con Inglaterra, en la escuadra de Blas de Lezo [55].

[55] A.G.I. Indiferente, 2737.

A la muerte de Patiño el 30 de noviembre de 1736, Pablo Díaz Cabandera, Marqués de Torrenueva, se hizo cargo de las carteras de Marina e Indias y Hacienda. Dado el escaso tiempo que se mantendría en el cargo, su labor fue escasa, pudiendo únicamente reseñar un previsto plan de construcciones en La Habana y El Ferrol que no se llevaría a cabo. Su otra realización fue establecer, en 1737, un nuevo gobierno para la Armada, el Consejo del Almirantazgo, calcado del modelo inglés, concebido únicamente para colocar al Infante Don Felipe, por lo que en sus escasos once años de vida sólo viviría para que su secretario, el futuro Marqués de la Ensenada, lo utilizase para estudiar una serie de problemas e ideas que más tarde pondría en marcha, organismo que no tendría razón de ser cuando el Infante accediese en 1748, como soberano, a los ducados de Parma, Placencia y Guestade [56].

El 10 de marzo de 1739 aparece José Quintana al frente de los destinos de Marina e Indias, mientras José Campillo pasa a la Secretaría de Hacienda para, en 1741, fusionarse de nuevo las tres carteras, más la de Guerra, en la persona de este último [57].

La gestión de estos dos hombres se verá marcada por la Guerra de los Nueve Años con Inglaterra, que se iniciaría oficialmente en noviembre de 1739, cuando el almirante Vernon atacó Portobelo, guerra que se enlazaría con la de Sucesión austríaca, en la que también participaría Francia como nuestra aliada, en virtud del Segundo Pacto de Familia, que se firmaría en 1743. Fue una guerra dura, a la que nos condujo Inglaterra bajo el pretexto de la rigidez y excesos que cometíamos en la represión del tráfico ilícito y el contrabando, cuando, en realidad, lo que desaba era volver a salir victoriosa, para imponernos durante varias décadas nuevos y más provechosos privilegios que los adquiridos en la Paz de Utrecht, relativos al asiento de negros y al navío de permiso. Por ello, para nada sirvieron los acuerdos del Pardo en

[56] Creado por Real Cédula de 14 de marzo de 1737. Se suprimió el 15 de mayo de 1748.

[57] Campillo, hombre más teórico que práctico, formuló sus conocimientos de temas americanos en la obra *El nuevo sistema de gobierno económico para América*, que difieren de las ideas de Patiño, del que fue fiel colaborador. Su objetivo fue siempre eliminar a los ingleses del comercio de las Indias, lo que no llegaría a ver. A. Rodríguez Villa, *Patiño y Campillo*, Madrid, 1883.

enero de 1739, por los que España se comprometía a pagar unas indemnizaciones a la Compañía del Mar del Sur.

Ese conflicto tuvo por escenario principal las aguas y tierras americanas y finalizaría en octubre de 1748, después de librarse el último combate entre las flotas del español Reggio y el inglés Knowler, ante La Habana. Si puede hablarse de resultados, el balance fue positivo para España, porque Inglaterra no pudo crear, como pensaba, un imperio a costa de los territorios americanos de la Corona española y, además, por librarnos de las imposiciones que arrastrábamos desde la Paz de Utrecht, o, lo que era lo mismo, la forzada presencia británica en las Indias.

Ensenada y su obra

Pero quien dirigiría la guerra durante cinco años y alcanzaría la paz sería el Marqués de la Ensenada, quien se hizo cargo de casi todas las carteras el 25 de mayo de 1743, aprovechando ser titular de las de Hacienda e Indias para movilizar y obtener recursos con los que fortalecer económicamente a España y crear un fuerte poder militar y naval que, con Carlos III, nos daría de nuevo el prestigio perdido hacía más de un siglo, situándonos otra vez entre las grandes potencias europeas. En 1746, al acceder al trono Fernando VI, éste le confirmaría en sus cargos, viéndose acompañado en diciembre de ese año, en la Secretaría de Estado, por Carbajal, hombres que prácticamente llevarían el reinado. La finalidad de estos dos hombres sería salvar a España del hundimiento a que nos había conducido la Guerra de Sucesión más que a transformar las estructuras, debiéndose esperar a la llegada de Carlos III para, tras la Guerra de los Siete Años, avanzar y efectuar aquellas transformaciones que ya reclamaba la próxima apertura de un nuevo siglo.

Una vez Fernando VI confirmó en sus cargos a Ensenada, éste se apresuró a redactar, por sí mismo, una directiva de actuación política y estratégica en la que condensó de forma detallada su pensamiento y estableció sus líneas de acción o actuación, apresurándose a destacar la finalidad política de su plan, que no era otra que mantener la paz a lo largo del reinado, aunque, eso sí, dejó bien sentado que «no la hay

segura si se obtiene con falta de decoro, o con descrédito de quien la ajusta» [58].

No obstante, se debe reconocer que dicho objetivo, que tratará de alcanzar, por todos los medios respondía más a una visión pragmática y realista del escenario internacional y nacional que a sus propios sentimientos, puesto que así lo aconsejaban no solamente los crecientes gastos militares y el desgaste originado por una guerra que prácticamente acababa de finalizar, cargas que habían incidido sobre el pueblo a través de tasas e impuestos, sino también por la necesidad de fomentar el comercio exterior, la agricultura y la industria, esferas cuyas actividades se habían visto paralizadas cuando no arruinadas y, como advierte,

> para que los tesoros de las Indias se aprovechen en España y no sean consumidos en gastos bélicos, o se dirijan al extranjero.

Claro, que al mismo tiempo comprendía que para conseguir esa paz era preciso mantenerse en una posición de fuerza «para que vean los enemigos que hay igual disposición en el rey para empuñar la espada, que para ceñir las sienes con olivo», es decir, lo que propugnaba era conservar a España en paz a través de una neutralidad armada.

Producto de sus reflexiones y como era de prever, Inglaterra aparecía como la amenaza potencialmente más peligrosa, «porque las ventajas que logre Inglaterra pueden ser el exterminio de las Indias». La consecución de la paz de Utrecht había supuesto no solamente un rudo golpe para la monarquía, sino un aldabonazo que resonó ampliamente en los sectores de la política española, pues advirtieron que Inglaterra aspiraría, con la paz, a obtener ventajas positivas para su comercio.

Si por una parte la paz alcanzada con Inglaterra había supuesto una tregua y hasta alivio, también permitió observar, con claridad, los enormes contenciosos y problemas pendientes, por lo que, en su opinión, era preciso «buscarla sin humillarse», aunque reconocía que

[58] Fue una guerra en la que España buscó esencialmente resistir y desgastar el esfuerzo británico, lográndose mantener incólume el Imperio ultramarino.

se encontrarán muchas dificultades para llegar a una inteligencia con aquel país, no porque Inglaterra sea opuesta a la Paz, sino por la índole de los problemas que nos oponen.

En el ámbito que tratamos y con independencia del litigio sobre los nuevos límites de la Florida y otras partes de América, de los impedimentos que Inglaterra ofrecía a nuestras flotas pesqueras de bacalao en Terranova y de la cuestión relativa a las «compañías de tráfico de negros», los principales problemas pendientes con Inglaterra eran los siguientes: pretensión inglesa de comerciar y navegar sin restricciones por todas las aguas de la Monarquía, especialmente, las americanas.

En opinión de Ensenada, «concederles la libre navegación no es posible sin abandonar las Indias; restringirla como pretendemos, tampoco es practicable, por lo que entre los dos extremos se ha de procurar alguna senda», dictando una serie de medidas de compromiso que, bien sabía, no serían aceptadas por Londres. El otro litigio que consideraba era el de Gibraltar, que no cesaría en reivindicar, aunque, como hombre realista que era, estimaba que debía abordarse «cuando se halle la Monarquía con el vigor que no será difícil que cobre en pocos años de tranquilidad y aplicación». En cualquiera de los casos, frente a esa prioritaria amenaza, todo nuevo conflicto tendría por escenario la mar.

De ahí la idea de Ensenada de contar con un fuerte poder naval capaz de hacer frente a previsibles conflictos y para mantener abierto al tráfico de las Indias, las derrotas del Atlántico, lo que sólo podría asegurarse con el dominio de dicho mar.

En la vertiente del comercio marítimo, Ensenada reflexionó mucho sobre la conveniencia de modificar o anular las directrices que provenían de tiempos anteriores [59], teniendo diferencias con las tesis de Carbajal, favorable a la supresión de las flotas, a la libertad del tráfico de esclavos y a la disminución de las cargas fiscales en el comercio de Ultramar, además de propugnar la conveniencia de asociar a Inglaterra al comercio indiano durante 10 a 15 años, pues ella nos aseguraría, por la cuenta que le tenía, nuestra defensa naval.

[59] En temas comerciales fueron asesores suyos Uztáriz, Varas y Abaria, entre otros, y Torres y Cornejo en la esfera naval.

También reflexionó sobre los informes que le remitieron los tenientes de navío Jorge Juan y Antonio de Ulloa, al regresar de la misión científica que les llevó al Perú para medir el arco del meridiano [60]. En opinión de éstos, el comercio ilícito estaba muy arraigado y su remedio no estaba en tomar medidas represivas contra los particulares y autoridades que recibían sobornos, sino en cambiar las estructuras, preconizando suprimir las flotas; poner fin al monopolio gaditano mediante el comercio libre de cualquier empresario español; reducir los precios mediante un ponderado abastecimiento de los mercados; rebajar aranceles y, por último, que el comercio con el Perú se realizase vía Cabo de Hornos.

Un obstáculo que se le presentó fue el aumento de poder de las Compañías autorizadas, en especial la Guipuzcoana de Caracas, que condujo a la sublevación de Venezuela en 1749, dado que, en complicidad con las autoridades, fijaba precios y cupos a los cosecheros de cacao. De acuerdo con sus asesores, la solución radicaba en adoptar la fórmula del libre comercio o controlar la Compañía, fijando el Estado los precios y cupos a exportar y autorizando a que los cosecheros fueran, además, accionistas de la Compañía. Por otro lado, aunque en 1748 había habilitado varios puertos españoles para establecer un comercio directo con América, las presiones gaditanas obligaron a suspender el proyecto.

En 1750, Ensenada reunió en Madrid a sus asesores y a un grupo de comerciantes andaluces favorables al sistema de flotas y ferias, con objeto de discutir la conveniencia de mantenerlas, llegándose a la conclusión de que las primeras no debían suprimirse y tampoco la feria de Portobelo, siempre que la ciudad fuese reconstruida [61]. Fue así como se llegó a 1754 [62], en que una Real Orden establecía la formación de flotas para Nueva España, sin fijar número de buques ni toneladas, pues la carga estaría en función de la demanda. De acuerdo con esa decisión, la primera flota debía salir en 1756, demorándose su partida hasta 1757, siendo la única que cruzaría el Atlántico bajo el reinado de Fernando VI, y aunque después, con Carlos III, algunas otras se harían a

[60] Integrados en la comisión francesa que presidía La Condamine.
[61] Había sido arrasado por el almirante inglés Vernon en 1739.
[62] R.C. 11 de octubre.

la mar, la realidad era que el Estado había ya renunciado a mantener dicho sistema, más, si cabe, ante el auge experimentado por los navíos sueltos y por el tráfico de las Compañías.

Pero de lo que no cabe duda es que los medios tomados provocaron un alza en el comercio oceánico, pues entre 1750 y 1759 se alcanzarían las más altas cotas en número de navíos que cruzaron el Atlántico, 582, cota sólo superada en 1650, lo que contrastaba con los 1.924 buques que en 50 años, de 1700 a 1750, habían atravesado el Océano.

Finalmente, la imposible reconstrucción de Portobelo condujo a la desaparición de los galeones y de la feria, viéndose relevada la tradicional derrota a Tierra Firme por otra que alcanzaba el Perú, vía Buenos Aires-Cabo de Hornos. Consecuencia derivada de esta decisión fue la desparición, en 1748, de la Armada de Barlovento [63], aunque a ello también colaboraban otras dos razones. La primera, porque en 1745 ya no disponía ni de barcos ni de dotaciones, dado que los soldados embarcados se enviaron a reforzar las guarniciones de México y la marinería se distribuyó entre los buques asignados a La Habana. La segunda, por el elevado costo que implicaba su mantenimiento y los sueldos de una excesiva burocracia, 223.529 pesos anuales, todo ello para atender a uno o dos barcos sin misión definida [64].

Pese a lo que antecede, también era preciso añadir que, ante la inefectividad de dicha Armada, la defensa del Caribe había pasado a las manos de los corsarios españoles con licencia real, que, según fuentes inglesas, sólo en 1743 habían apresado 262 buques ingleses, y entre aquel año y 1745, otros 507 barcos. El problema radicaba en que esos corsarios, si es verdad que protegían el Caribe, habían terminado por convertirse en auténticos dictadores para muchos mercados locales, que los explotaban en propio beneficio. Para evitar ese estado de cosas y ante la ausencia de la Armada de Barlovento, en 1750 se creó la Escuadra de La Habana, dotada de nueve navíos y con la misión de proteger las costas y aguas de Nueva España e islas de Sotavento y Barlovento.

[63] R.O. 31 de enero de 1748. A.G.I. México, 1506.

[64] A.G.S. Marina y Guerra. Informe de Veracruz de 1746: su plantilla la componían 30 oficiales, 77 artilleros, 84 marineros, 588 soldados, 32 empleados en almacenes, 16 funcionarios en el Ministerio.

Como algo similar ocurría en el Pacífico, también pensó Ensenada en crear otra escuadra similar para aquellas aguas, dado que la tradicional Armada del Mar del Sur había ido declinando en importancia y actividad. En 1740, únicamente contaba con dos navíos y la fragata *Española*, aunque, a la vista del coste de mantenimiento, los barcos fueron vendidos al Consulado de Lima. Si bien durante la Guerra de los Nueve Años se volvió a activar, enviando, desde Cádiz, los navíos *Castilla* y *Europa*, en 1748, al llegar la paz, esa flota se disolvió sin volver a tener continuidad.

Sus ideas para el rearme naval quedan reflejadas en la carta que dirigió al Rey, desde Aranjuez, el 28 de mayo de 1748 en la que decía: «si España hubiera poner una Escuadra de 40 navíos de línea, sobre el Cabo Finisterre, otra de 15 ó 20, en los mares de Cartagena, fortificando en Galicia puertos de retirada... y al mismo tiempo se hubiese fomentado y abrazado el corso, no habría querido guerras la Inglaterra con la España». Por otra parte, estimaba que «no hay potencia en el mundo que necesite más fuerzas marítimas que las de España, pues es península y tiene que guardar vastísimos dominios en América que le pertenecen», pensamiento al que añadía: «y mientras España no tenga una Marina competente, no será considerada por Francia e Inglaterra sus émulos más inmediatos».

A este condicionamiento, que no será otro que asegurar los enlaces con las Indias, es al que, como veremos, responderán los objetivos de fuerza y apoyo de su programa naval, que puede presentarse, sin duda alguna, como el primer programa naval de nuestra historia, y en el que, asimismo por primera vez, se atendía a sus cuatro pilares básicos: personal, material, organización e infraestructura. También el aprovechamiento de la ría de El Ferrol y la creación del Arsenal indicaban una percepción geoestratégica de esa amenaza que se resumía en la frase «las Indias se defienden en el Canal de la Mancha».

En vías de eliminación los contenciosos con Austria, como segunda amenaza aparecía Francia. Como sucede con todo hombre público, durante toda su vida pesó sobre Ensenada el anatema de ser un ferviente servidor de los intereses del país vecino, mereciendo esa acusación, por sí sola, un meditado y profundo análisis que no se ha efectuado. Pero si algo caracteriza su figura, fue el profundo sentido nacional que imprimió a su política: «si alguna vez me veis preferir la bandera francesa al pabellón español, hacedme arrestar y ahorcar como

el mayor bribón que jamás existió en la tierra», sentido de lo nacional, resultado de un detallado análisis y conocimiento de la realidad interior, exterior y de los intereses que exigía su patria.

Sin duda alguna, siempre existió en Ensenada una abierta simpatía por Francia, pero también no cabe duda de que Keene, embajador inglés en España, intentó y hasta logró mitificarla, hasta el punto de que dicha acusación ha sido una fuente de inspiración para los historiadores que han estudiado nuestro siglo XVIII.

En realidad, las ideas de Ensenada con respecto a Francia quedaron claramente reflejadas en la carta remitida por el embajador francés, obispo de Rennes, a su soberano a la muerte de Felipe V: «el gobierno español ha sido francés durante Luis XIV, italiano el resto del reino de Felipe, ahora va a ser castellano y nacional», frases que, por sí solas, demuestran lo que Francia esperaba de la actuación en el poder del Marqués.

Finalmente, en su ideario político-estratégico preconizaba establecer «una tregua con los moros», refiriéndose a los de las costas argelinas. Comprendía que era preciso llegar a algún tipo de acuerdo, pues el Norte de África se había convertido en una especie de «cáncer» para nuestros esfuerzos, al obligarnos a una continua vigilancia de la acción de los piratas berberiscos.

Centrándonos en los esfuerzos del Marqués de la Ensenada para constituir un fuerte poder naval, la primera esfera que analizó se refería al campo operativo, estableciendo, como veremos, unos claros objetivos de fuerza y unas misiones a las fuerzas navales; la segunda vertiente incidía en el campo del personal, donde destaca no solamente su cédula para la formación de las matrículas de mar, sino el envío de comisiones y oficiales al extranjero para formarse, o la fundación de centros de enseñanza e investigación, como el Observatorio Astronómico de la Armada de San Fernando o los Colegios de Medicina y Cirugía Navales, antecedentes de la primera Facultad de Medicina de España; en la esfera económica impulsó la redacción de un reglamento de sueldos y retribuciones, algo inédito y tema de verdadera trascendencia, puesto que, hasta allí, las pagas y soldadas se suministraban de forma anárquica, cuando se pagaban; en la esfera logística o de apoyo a la fuerza, Ensenada multiplicó sus esfuerzos, impulsando la creación, reestructuración y organización de los arsenales, así como el manteni-

miento y sostenimiento de la fuerza. Por último, en el campo orgánico dio origen de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748.

Otra idea que patentizó en la frase «hemos de sanar o curar de la alucinación de creer que tenemos Marina adquiriendo barcos y personal» indicaba que, para poseer una Marina eficiente, se necesitaba, además de los barcos, es decir, del material a flote, acopios, pertrechos, provisiones, dotaciones adiestradas, mandos cualificados, arsenales eficientes, etc.

Una muestra más de la clarividencia de este hombre quedó reflejada en otra frase: «cuando pienso en las necesidades de España, me prevengo contra una tentación peligrosísima, el seguir en política naval el ejemplo de los extraños». Estimaba que aunque del exterior se aprendía y era preciso extraer consecuencias, había que cuidar no trasplantar ideas y creaciones exóticas de todos los órdenes a países en condiciones totalmente diferentes, por lo que escribía: «Cuando oigo hablar de Inglaterra y al menor ademán trasladarlo a España, tiemblo, porque lo que allí fructifica, aquí podría ser estéril».

Con respecto al campo operativo, el programa naval de Ensenada, elevado al Rey en una memoria titulada *Exposición sobre el fomento de la Marina* y fechada, como ya hemos dicho, en Aranjuez el 28 de mayo de 1740, encerraba los objetivos de fuerza y apoyo y comenzaba con la siguiente frase: «Señor. Sin Marina no puede ser respetada la monarquía española», presentando al soberano el lastimoso estado de la Armada, «que sólo tiene presentemente 18 navíos y 15 embarcaciones menores, mientras Inglaterra cuenta con 100 navíos y 188 embarcaciones menores», considerando que existía un desequilibrio peligrosísimo y patente que justificaba la obtención de los objetivos de fuerza que proponía. Eso significa que la proporción de buques con Inglaterra, cuando Ensenada diseña su plan, era de 1 a 9; en esa relación, y a título de ejemplo, diremos que en navíos de 80 cañones, la proporción era de 5 contra 27, y en navíos de 50 cañones, de 2 contra 35.

En ese programa aparecían los siguientes objetivos de fuerza: construcción de seis navíos al año, en cada uno de los astilleros de El Ferrol, Cádiz y Cartagena. En ese esfuerzo llamaría poderosamente la atención la construcción simultánea, en El Ferrol, de 12 navíos, que recibirían el nombre de *Los Doce Apóstoles,* de los cuales nueve montaban 74 cañones, dos con 68 piezas y uno con boca de fuego, esfuerzo que merecía unos versos que se popularizarían, debidos a Jacobo

Saundecer; la construcción de 3 navíos al año en los astilleros de La Habana; el armamento de 8 bajeles para la vigilancia y patrulla de «las aguas de América y vengan de ellas a Europa» y la construcción de 6 bajeles para emplear contra los moros y resguardar las costas de España.

Los 21 navíos anuales que se debían construir en los astilleros de Cartagena, Cádiz, El Ferrol y La Habana constituirían la fuerza de alta mar o de batalla, con la misión de alcanzar el dominio del mar, es decir, el dominio del Atlántico, y dar cobertura lejana al tráfico ultramarino. En cuanto a los 8 bajeles que estimaba debían operar en aguas americanas e ir y venir protegiendo los convoyes a la Península, se trataba de los que hoy encuadramos en las fuerzas de protección al tráfico marítimo y su misión sería otorgar resguardo cercano a los convoyes. Por último, los bajeles diseñados para combatir las incursiones berberiscas contra las costas de España, respondían a lo que actualmente denominamos fuerza de defensa de costas.

A este respecto, diremos que en sólo 10 años de gobierno la labor de Ensenada lograría reducir la proporción de navíos, con respecto a Inglaterra, pasándose de aquel uno a nueve, a la de uno a dos, gracias a la construcción de 66 navíos y fragatas. Esta cifra aún estaría lejos de la que había previsto en su plan: construir 60 navíos de línea, 44 fragatas y 22 unidades menores, pero si no lo consiguió, se debió, sin duda alguna, a su prematura caída y exilio.

Con respecto al campo personal, el problema principal se centraba en la falta de dotaciones, debida a varios factores: disminución del tráfico marítimo, consecuencia de la inseguridad de las derrotas oceánicas; abandono paulatino de la práctica de la pesca como consecuencia de las incursiones berberiscas, que inducía a las poblaciones del litoral a rehuir todo contacto con la mar; el duro trato que imperaba a bordo de los buques de guerra; la falta de pagas; las restricciones para comerciar con América desde ciertos puertos, etc.

Para paliar tales inconvenientes, el Marqués de la Ensenada actuó en varios frentes: obligación de pagar regular, y puntualmente, a las dotaciones; autorización de libertad de comercio con América desde cualquier puerto de España, con arreglo a leyes y ordenanzas; concesión de exenciones a los que se empleasen en la navegación y comercio; privilegios a las industrias marítimas; fomento de la pesca; re-

glamentación de la vida a bordo a través de nuevas ordenanzas, debiendo destacar la Ordenanza de Matrículas de 1 de enero de 1751.

Con respecto a la infraestructura, Ensenada, asimismo, se adelantó a su tiempo, nos atreveríamos a decir, en más de un siglo. Para el Ministro, el poder naval y militar español debía fomentarse y levantarse, evitando acudir a compras masivas en el extranjero, pero consciente de nuestra inferioridad tecnológica y económica, admitía y propugnaba atraer técnicos de otros países y hasta capitales hacia España. La contrapartida no era otra que evitar que tales concesiones se mantuviesen a largo plazo, pues en tal caso se caería en un nuevo monopolio extranjero.

Esa política de atracción la puso en marcha estableciendo contactos con varios países, especialmente con Inglaterra, pese a ser nuestra potencial enemiga, viajando a Londres con el encargo de contratar a constructores de navíos, quienes debían venir acompañados de un cuadro de técnicos y advirtiéndoles que «no se enteren las autoridades inglesas».

Fruto de esta misión de Jorge Juan fue la paulatina llegada a España de técnicos extranjeros. Como era lógico, el incentivo que les atrajo residía en los emolumentos prometidos, unos 18.000 reales/año para los ayudantes, sueldo excelente a mediados del siglo XVIII, y hasta 55.000 reales al año para los constructores, que, como los técnicos, casi sin excepción se quedarían en España integrándose en nuestra sociedad. Por su parte, Antonio de Ulloa marchó con idéntica misión a Holanda, logrando contratar a constructores y técnicos.

Siguiendo con el apoyo a la fuerza, cabe asimismo citar las siguientes previsiones o realizaciones: reglamento para fábrica de lonas; reglamento sobre gruesos aparejos; impulso a la fábrica de anclas de Guipúzcoa; nueva vida a los astilleros de Guarnizo, prácticamente abandonados desde 1739 y que reflotaría Fernández de Velasco con el apoyo de Ensenada; remodelación de la fábrica de artillería de La Cavada y Liérganes, con la instalación de cinco nuevos hornos de fusión y dos de reverbero, en los que pesó, decisivamente, el trabajo de el Marqués de Villacastil; Colegio de Médicos y Cirujanos de Cádiz, cuya idea debe atribuirse a Pedro Virgili. De aquí saldrían los profesores que, en 1764 y 1780, fundarían y dirigirían los Colegios de Barcelona y Madrid, respectivamente; y fundación del Observatorio de Cádiz.

Pero con ello no bastaba, pues era consciente el Marqués de que las continuas reformas de ordenanzas y reglamentos de los arsenales en épocas anteriores y la multiplicidad de astilleros había conducido a que los buques del Estado se eternizasen en las gradas y se armasen con defectos. Para paliar ese mal, Ensenada adivinó el camino que debía seguir, que no era otro que potenciar aquellos astilleros que los presupuestos pudiesen dotar y sostener con decoro y eficiencia, eliminando aquellos otros improvisados para la construcción de un determinado navío, que implicaban una carga para el erario, como los de Cataluña, que se habían dedicado a la construcción de unos tipos de barcos ya obsoletos en el tiempo, como eran las galeras.

También revolucionó la política seguida en la construcción de navíos, que prácticamente no había variado desde hacía siglos y que se basaba en concebir que el problema naval se resolvía limitándose a echar buques al agua y engrosar con ellos las listas de las armadas, sin preverse, en ningún caso, su conservación y mantenimiento preventivo a lo largo de la vida del buque. En 1784 terminó con dicha situación ordenando que, en lo sucesivo, se aplicasen a las unidades navales una serie de medidas para su conservación que ofrecían la ventaja no solamente de prolongar la vida de los buques, sino de que saliesen más baratos, pues se evitaba relevarlos con nuevas construcciones.

El resultado de esa política fue ampliar la vida media de los barcos, pasándose de los 12,5 años para los construidos entre 1714 y 1724, a 31 años para los 74 navíos de línea proyectados entre 1750 y 1774 [65]. Posteriormente, por olvidarse muchos de esos proyectos, la vida media de las construcciones navales volvería a decaer, pues para los botados entre 1777 y 1800 no pasarían de 22,4 años, aunque no se debe olvidar que en esa prolongación influía, también, de manera decisiva, la madera empleada en los cascos.

Esa política es la que obligó a contar con un elemento imprescindible: el dique seco de carenar, de tal modo que al finalizar el siglo la Marina disponía de siete diques de carenar en seco, si contamos los tres que se construirían en Cádiz.

[65] El navío *El Guerrero*, construido en El Ferrol en 1755, no necesitó carenarse hasta 1767, prolongando su vida hasta 1844, en tanto que el navío *Soberano*, construido asimismo en El Ferrol en 1754, sería desguazado en 1854.

Otros hitos importantes de la obra de Ensenada en ese campo se resumen en los siguientes: ampliación del astillero de La Habana, especializado en la construcción de navíos de línea, astillero en el que se construirían veinte gradas para construir veinte buques simultáneamente; construcción de la dársena de El Ferrol, obra finalizada en 1767, capaz de albergar 70 navíos; especialización de los astilleros, idea vigente en nuestros propios días. El Ferrol, La Habana y Cádiz se dedicarían a la construcción de navíos de línea y fragatas, en tanto que en Cartagena se construirían jabeques, bergantines y buques menores con los que constituir la fuerza de protección y vigilancia costera; paulatina condena del veterano astillero de Guarnizo, en el que, sin embargo, se construiría el 20 % de los barcos aparecidos en ese siglo. Esa desaparición se relacionaba con el auge que iría tomando el arsenal de El Ferrol; desmantelamiento de los astilleros de Barcelona a partir de 1748, por razones ya apuntadas; limitación muy acusada de inversiones en los pequeños astilleros de Guayaquil, Veracruz, Cartagena de Indias, Cavite y otros, destinados en lo sucesivo a la construcción de embarcaciones de muy escaso tonelaje; finalmente, abandono de las gradas del Esteiro, en El Ferrol, tras la botadura en 1740 de los navíos *Asia* y *San Fernando,* para convertirlo en un depósito de armas.

Otra vertiente importante sobre la que incidió Ensenada se relaciona con los tipos de buques y navíos, esfera en la que tomó decisiones de gran trascendencia. En su sentir, las características de los armamentos navales se debían relacionar con el vertiginoso progreso de la artillería, el arma reina naval, y, en consecuencia, con la necesidad de que el cañón, para mejorar su precisión, dispusiese de una mayor estabilidad de plataforma de tiro, dato a tener en cuenta en todo proyecto, lo que condujo a lograr buques de alto tonelaje capaces de acumular el mayor número posible de piezas. Fue así como se pasaría de las 700 y 800 toneladas de los buques del siglo XVII y primer tercio del siglo XVIII a los navíos de hasta 2.000 toneladas, de tres puentes, con 70 a 80 cañones, tipo de barco que se incorporaría a las flotas a partir de 1765.

Por otra parte, buscando la homogeneidad y mejora en las características, en 1752 Ensenada decidió que se abandonase el sistema hasta allí imperante para el diseño de buques y que quedaba resumido en la siguiente frase: «Cuando Su Majestad ordena la construcción de un navío y fija su tamaño, el intendente reúne a los carpinteros de plan-

tilla y les ordena hacer a cada uno un presupuesto y un plano, eligiendo el que le parece más conveniente». En lo sucesivo, en lugar de levantar un plano para cada buque, que originaba que ninguno fuese semejante, los navíos se construirían según el plano diseñado por un constructor de prestigio, similares a los de los buques ya en servicio, que habían demostrado poseer unas cualidades marineras y militares sobresalientes, o de diseños extranjeros, franceses o ingleses, copiados o inspirados en presas capturadas [66].

Claro que en la política naval de Ensenada aparecen dos puntos que muchos biógrafos han calificado de errores o puntos negros. El primero se relaciona con el daño que ese rearme naval produjo a los bosques españoles a partir de 1747, en el que comenzaron las talas masivas, y sin que pueda paliar ese error la orden del Marqués de plantar dos millones de robles, o las ordenanzas sobre plantíos de 1748 [67].

En lo que respecta a la financiación de los proyectos militares y navales, el Marqués de la Ensenada calculaba que era preciso aplicar 19 millones de escudos para potenciar el ejército y 6 millones para la marina, y puesto que los recursos alcanzaban solamente 27 millones, necesitaba aumentar los ingresos en 7 millones, si se querían consagrar 9 a las restantes obligaciones. A su entender, se podían conseguir con el establecimiento de una contribución que esperaba obtener con el incremento de la venta del tabaco y de la sal; de rentas del comercio de la sal, cáñamo y madera; del desarrollo del comercio de manufacturas y frutos; de la redención de juros y de los desempeños de alcabalas, así como del producto de Indias.

A este respecto hay que hacer constar que durante los años en que Ensenada se mantuvo en el poder, la importancia de los caudales que procedían de América fue inmensa, pues, según documentos que existen, en el sexenio del 9 de enero de 1748 al 5 de marzo de 1754 se recibieron en oro y plata, en moneda labrada y en pasta con agregación de lo venido fuera de registro y en frutos, más de 3.077 millones de reales de vellón, de lo que no había precedente en los años

[66] El *Velasco* fue el primer buque que salió botado en 1764 según estas ideas, armado de 70 cañones y con 1.691 toneladas de desplazamiento.

[67] Entre 1748 y 1754 se cortaron 160.000 grandes robles y hayas, así como un número ilimitado de pinos.

anteriores ni los habrá en los posteriores a la administración de Ensenada.

En 1750 Ensenada impuso un sistema más racional mediante la asignación de unos fondos fijos que atendieran las respectivas necesidades de cada astillero, logrando así racionalizar los costes de las construcciones, ya que nadie había conseguido conocer con exactitud el valor de un buque. Con ello, Ensenada lograría no solamente detener el alza constante del precio de las unidades, sino también que a partir de 1750 se conociese con bastante exactitud el coste real de un navío de línea o fragata [68].

Cuando se encontraba en la cima de su gloria y en plena marcha sus transformaciones, la noche del 21 de abril de 1754, a los once años escasos de alcanzar el máximo poder, caía abatido por una trama española, pero alentada, financiada y dirigida por Londres. Era lógico que Keene, embajador británico en Madrid, comunicase la noticia rápidamente a su gobierno y señalase: «los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina se han desvanecido, no se construirán más barcos», frases que desvelan la clase y el motivo que condujo a su caída. Efectivamente, ello explica que de los 163 buques con un tonelaje global de 141.200 toneladas de que disponíamos a finales de 1795, resultado de la política iniciada por Patiño y Ensenada, en 1835 España sólo contase con 11 unidades que desplazaban 4.800 toneladas, sin que el episodio de Trafalgar pueda explicar tal desidia y abandono.

La consagración del libre comercio y el fortalecimiento de las Armadas Reales

Al Marqués de la Ensenada le sucedió en el cargo el Secretario de Marina, Julián Arriaga, quien tomó posesión de su despacho el 23 de julio de 1754, para cesar 20 años después, en 1776, por lo que fue confirmado en su puesto por Carlos III, al acceder al trono.

Se trata de una figura un tanto apagada y olvidada por los historiadores de ese siglo, sin duda porque aunque fue uno de los grandes

[68] El presupuesto de un navío de tres puentes ascendía a 455.000 pesos.

promotores de nuestro rearme naval, se le achaca que se limitó a seguir las directrices del Marqués de la Ensenada.

Por su anterior trayectoria, muy ligada a la esfera militar[69], tuvo poca influencia en los trabajos que condujeron, como luego veremos, a la reordenación marítima y mercantil océanica, aunque tanto las Ordenanzas de 1762 para reglamentar el corso, como las que en 1769 condujeron a la creación de los Correos Marítimos, sean obra suya.

Ésa es la razón de que durante el ejercicio de su cargo la Armada Real fuese el centro de sus preocupaciones y atención. En el campo orgánico se deben a este Ministro el Reglamento de Artillería, municiones y armas para bajeles de 1766; hacer extensiva a la Marina, en 1769, las Ordenanzas del Ejército, que se mantendrían en vigor hasta 1793, año en que Antonio Valdés encargó a los Jefes de Escuadra José de Mazarredo y Antonio Escaño redactar unas propias que han llegado a nuestros días; creación del Cuerpo de Ingenieros de la Armada en 1770; edificar la población de San Carlos en la isla de San Fernando, en 1775, etc., realizaciones que, en su mayoría, habían sido diseñadas por una Comisión establecida en 1763, en la que, junto a Arriaga, aparecían los Secretarios de Estado y Hacienda, Grimaldi y Esquilache, encargados de estudiar la forma de reorganizar la Marina y defender América.

Pero su mayor empeño lo puso en potenciar las fuerzas navales a flote, que en 1759, al llegar Carlos III a España, se cifraban en 48 navíos de línea y 28 fragatas, como unidades más importantes, acercándose a las metas soñadas por Ensenada.

A pesar de las pérdidas sufridas en la Guerra de los Siete Años, sólo en la conquista de La Habana por los ingleses se perdieron 11 navíos allí fondeados y tres en las gradas del astillero, lo que nos dejó, al llegar la Paz de París, una flota reducida a 37 navíos, 18 fragatas, 16 jabeques y 7 galeras; Arriaga no solamente lograría rehacer las pérdidas, sino incrementar el número de unidades, gracias a la construcción, entre 1765 y 1770, de tres navíos de 94 a 114 cañones; uno de 120 a 140 cañones, el *Santísima Trinidad;* 10 de 74 cañones; uno de 64 cañones; 8 de 60 cañones; 10 fragatas de 30 cañones y 6 de 40.

[69] Navegó durante años como oficial en la Carrera de Indias, asistió a las Jornadas de Orán e Italia, fue Intendente de Marina, etc.

Al cesar en 1776, entregaba a su sucesor, el Jefe de Escuadra Pedro Castejón, una potente Real Armada así desplegada: El Ferrol, con 32 navíos, 3 fragatas, 3 corbetas y varios buques menores; Cádiz, con 6 navíos y 5 fragatas; Cartagena, con 11 navíos y 4 fragatas; La Habana, con 4 fragatas, 6 bergantines y 12 buques menores; Veracruz, con 3 navíos y 2 urcas; Buenos Aires, con 3 fragatas y 2 corbetas; El Callao, con 2 navíos, 3 fragatas y una urca; Cumaná, con 2 urcas; Filipinas, con 2 fragatas, 2 corbetas y 10 buques menores, así como 4 navíos de reserva.

Puede afirmarse que fue bajo el reinado de Carlos III, 1759-1788, cuando el comercio marítimo sufrió drásticas transformaciones para adaptarse a los nuevos tiempos.

Nada más ascender al Trono en 1761, después de firmarse el Tercer Pacto de Familia con Francia, se rompieron las hostilidades con Portugal e Inglaterra, dando comienzo la conocida Guerra de los Siete Años, que terminaría con la Paz de París en 1763, iniciándose un largo período de paz que alcanzaría hasta 1779, lo que le permitiría poner en práctica sus ideas.

Para ello, se constituyó una Junta en la que, aunque confiada a Grimaldi, sería Esquilache su verdadero mentor [70], y que inició sus trabajos el 18 de septiembre de 1764, para finalizarlos el 14 de febrero del año siguiente, analizando todos los problemas que afectaban al comercio y tráfico con Ultramar y sus posibles soluciones. Sin embargo, antes de terminar su labor, se tomaron una serie de decisiones, entre ellas el establecer un servicio de Correos Marítimos entre La Coruña y La Habana, lo que suponía introducir una cuña en el tradicional monopolio de Cádiz, permiso que se extendería en 1767 a Buenos Aires, como cabecera del enlace con el Virreinato del Perú.

Los trabajos de la Comisión pusieron de relieve que los defectos y debilidades que afectaban a los intercambios comerciales se debían a una serie de factores que era preciso corregir o cambiar.

La primera causa del decaimiento comercial residía en el citado monopolio que ejercía Cádiz, lo que no era ninguna novedad, puesto

[70] Ministro de Hacienda. De la Junta formaron parte Ortiz de Lanzaduri, Francisco Craywinckel, José Iragorri, etc.

que desde 1720 ese problema había suscitado enconadas polémicas en un intento de romperlo.

En segundo lugar, el tradicional y, asimismo, discutido sistema de flotas surgía como otra seria razón del entorpecimiento al incremento del comercio ultramarino, tanto por la rigidez que imponía, como por la excesiva burocracia que había originado, lo que había conducido, año tras año, a que aumentasen el papeleo y los trámites administrativos de tal manera, que a mitad del siglo la carga y viaje de una flota requería más de 32 requerimientos. De ahí que la Comisión recomendase la eliminación de dicho sistema y de su burocracia, dejando en libertad a cualquier comerciante para poder traficar, fletando por su cuenta los barcos, fijando las salidas y los puertos de llegada y la salida de cada expedición. Se trataba de una decisión acertada, pues las flotas languidecían, representando a partir de 1757 un 28 % del tráfico indiano, razón de que los únicos convoyes que todavía atravesarían el Atlántico serían los de 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776, con lo que se cerraría un ciclo tradicional e histórico. Quizá también pudo influir la comprobación de su lentitud, en comparación con los viajes de los buques sueltos, ya que si lo normal en una ida a Veracruz eran 75 días y 128 para el regreso, hubo flotas que por invernadas o riesgos consumieron en un tornaviaje más de 400 jornadas[71].

Una tercera causa se relacionaba con el contrabando, verdadera lacra asociada a todos los mercados americanos, con una incidencia negativa en las exportaciones españolas, pudiéndose poner como ejemplo la llegada de navíos del Extremo Oriente con seda y tejidos que se pagaban con plata. De ahí que la Comisión propusiese poner todo tipo de obstáculos a la arribada de buques extranjeros e impedir a las autoridades de los Virreinatos establecer asientos con firmas no nacionales. En este aspecto se hacía mención a la meritoria labor de las Compañías de Caracas, Santo Domingo o Barcelona, como medio de contrarrestrar el tráfico ilegal, pero olvidándose del gran poder que ejercían en los mercados que dominaban.

Este grave problema del contrabando pudo comprobarlo la Comisión cuando solicitó de la Casa de la Contratación datos sobre las

[71] A. De la Guardia, *Anales de la Marina Militar de España*, El Ferrol, 1914, pp. 153 y ss.

exportaciones a América y sobre los ingresos que de allí provenían, entre 1755 y 1763. Se pudo poner en claro que a América se había exportado por valor de 16 millones de pesos y que los ingresos que aquellos territorios habían proporcionado alcanzaban los 19,5 millones, lo que produjo gran sorpresa, pues teniendo en cuenta las cuentas de las diversas Cajas de los Virreinatos, los ingresos habían ascendido a 35,5 millones de pesos, quedando sin justificar hacia qué oscuros destinos había marchado la diferencia, unos 16 millones, por lo que la Comisión estableció que esa cantidad se desviaba al tráfico ilegal o contrabando [72].

Otro defecto del sistema lo originaban los impuestos, cargas y derechos como el de toneladas, que gravaba más las cargas voluminosas, como las frutas andaluzas y murcianas, que los pequeños fardos de productos manufacturados, en gran parte extranjeros [73]. Otro impuesto que se debía modificar era el del palmeo, injusto al aplicar idéntica tarifa a un volumen determinado, sin admitir si se trataba de botijos o de plata. De ahí que la Junta propusiese una modificación profunda en ese campo.

Pero quizá la conclusión más importante se relacionaba con la necesidad de establecer una total libertad de movimientos en el Atlántico, para lo que se proponían 13 puertos españoles [74] y 35 americanos y filipinos [75]. Ello implicaba el fin del monopolio gaditano y, como derivado, el de la Casa de la Contratación, pues aunque subsistiría hasta 1790, sus funciones más fundamentales pasaban ya a la Secretaría de Indias, que designaría en cada uno de aquellos puertos un factor del Estado.

[72] *Historia General de España y América*, obra colectiva, XI-2, Madrid, 1989, pp. 326-327. En ese cómputo se tuvieron en cuenta los gastos interiores de los virreinatos, sueldos, hospitales, presidios, fuertes, etc., que en conjunto no pasaban de 2 millones de pesos para dicho período.

[73] Como ejemplo se puede señalar que una arroba de vino, que costaba en la Península 7 pesos, se ponía en México en 48, a causa de dicho impuesto.

[74] Barcelona, Tortosa, Alicante, Cartagena, Málaga, Cádiz, Sevilla, Vigo, La Coruña, Gijón, Santander y Santoña, agregándose San Sebastián en 1788, pero no Bilbao, por poseer un sistema foral y tributario propio.

[75] En los mayores se pagaría un 3 % del valor de la carga para mercancías nacionales y un 7 % para las extranjeras. En los menores, esos porcentajes se convertían en un 1,5 % y un 4 %, respectivamente, aunque quedarían exentos ciertos productos como el azúcar, el algodón o el café.

A esas medidas se añadirían otras inéditas hasta aquel momento como eran el autorizar o subvencionar el establecimiento de factorías en África para el tráfico de negros o en las Indias por armadores nacionales; rebajar los derechos sobre el oro y plata, extranjería, derechos de visitas, de reconocimiento de carena, etc.

Tales estudios y análisis serían elevados al Rey y aprobados el 16 de octubre de 1765, aunque la Corona tomó la decisión, por el momento, de aplicar las nuevas normas sólo en la zona de la región de Barlovento, por temor a las repercusiones que sobre otras potencias europeas hubiera supuesto generalizarlas al conjunto de América [76].

Esas medidas fueron muy mal recibidas por grandes sectores nacionales y ultramarinos, que propugnaban proseguir con las prescripciones tradicionales, culpando a Esquilache de haber sido su impulsor, por lo que no dudaron en preparar su caída, que consiguieron el 26 de abril de 1766, a través de un acto de fuerza, el conocido motín, pero sin que ello supusiera un triunfo de sus tesis inmovilistas.

Como era de esperar, aquellas normas fueron paulatinamente aplicadas a toda América: a Luisiana, en marzo de 1768; a Yucatán y Campeche, en julio de 1770; a Santa Marta, en octubre de 1776; al comercio entre Nueva España, Perú, Nueva Granada y Guatemala, en enero de 1774; y a Buenos Aires, Chile y el Perú, en febrero de 1778, año en el que se publicó el conocido Reglamento de Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias [77], que extendía lo ya autorizado al conjunto de América, si se exceptuaba Nueva España y Caracas por la oposición, en el primer caso, de los propios mexicanos y de Cádiz, y en el segundo, por los intereses que allí tenía y explotaba la Compañía Guipuzcoana, reductos que caerían el 28 de febrero de 1789. Pese a todo ello, Cádiz lograría mantener su monopolio hasta 1792 como puerto de mayor actividad, al que seguían a gran distancia los de Barcelona, Santander, Málaga, La Coruña y Sevilla.

El nuevo régimen de 1778 fue sin duda muy beneficioso, pues impulsó la actividad económica, que solamente se frenó en 1779 con motivo de un nuevo enfrentamiento con Inglaterra, originado por la

[76] Puede, también, pensarse que el aplicado a las Antillas se relacionaba con el interés estatal de que Cuba y otras islas recobrasen su esplendor después de haber sido conquistadas, el 12 de agosto de 1765, por los ingleses.

[77] 12 de octubre.

ayuda que prestábamos a las colonias sajonas en su Guerra de Independencia y que originaría el nacimiento de los Estados Unidos [78], para volver a recobrarse a partir de la firma del Tratado de Versalles en 1783, llegando los intercambios oceánicos a su cénit en 1792 [79], para, a partir de allí, iniciar su declive y sumergirnos en el caótico siglo XIX.

Con respecto al poder naval, su eficacia y potencialidad podían haberse aumentado de no fracasar el Plan Naval de José de Abalos de 1780, apoyado por el Secretario de Marina, Pedro Castejón, que llevaba por título *Plan de defensa para la América Occidental* y que contemplaba la construcción de 50 nuevos navíos de línea, así como basar unas fuertes escuadras en la isla Trinidad que, con La Habana, constituyesen el eje de gravedad y pivote de la defensa del Caribe y Golfo de México.

Años después, en 1778, también pasaron al cajón de los recuerdos los previstos aumentos de unidades que encerraba la *Instrucción reservada para la Junta del Estado* que presentó Floridablanca, esta vez con el apoyo del nuevo Secretario de Marina, Antonio Valdés.

No obstante, a pesar de esos fracasos y del número de unidades dadas de baja entre 1770 y 1788 [80], Carlos IV recibía una potencia naval por él jamás soñada, formada por 76 navíos de línea, 51 fragatas, 6 corbetas, 13 urcas, 15 jabeques, 20 balandras, 31 bergantines, 5 paquebotes, 2 lugres, 7 goletas, 5 pataches, 4 galeras, 4 galeoncetes y 75 lanchas cañoneras.

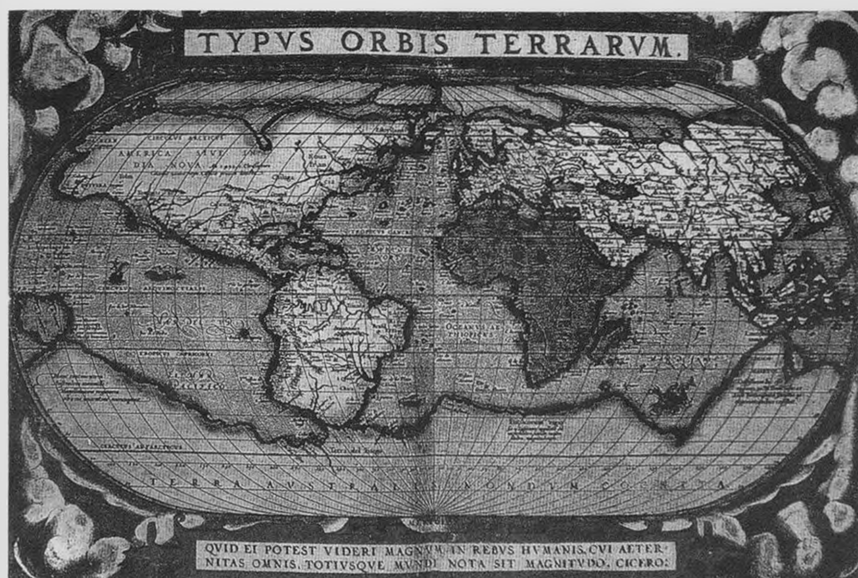
Sin embargo, los acontecimientos acaecidos en el país, Trafalgar y Guerra de la Independencia, a los que se podrían aun añadir los originados por las guerras de independencia de la América española, condujeron a ese poder naval a su más triste y lamentable estado, del que difícilmente saldría y que menos aún recuperaría durante los siglos XIX y gran parte del XX.

[78] Esa guerra obligaría a permitir traficar a buques extranjeros con América, bajo ciertas condiciones. Real Orden de 18 de noviembre de 1777. Al ser incumplidas aquellas condiciones, se derogó esa autorización el 20 de abril de 1779.

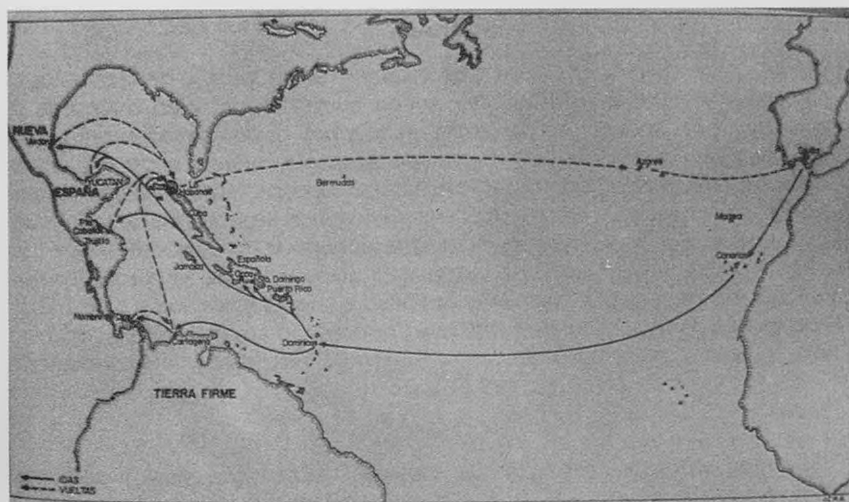
[79] Si en 1778 el valor de las exportaciones alcanzaba los 75,5 millones de reales de vellón y en 1790 pasó a 322,8 millones, en 1796 esa cifra se situó en 304,7 millones, y aunque hubo una cierta recuperación después de la firma del Tratado de Basilea, en 1795 aquellas cifras continuarían en descenso.

[80] Considerando solamente navíos y fragatas, esas bajas eran debidas a numerosas causas: 31 buques vendidos, 38 perdidos y 58 desguazados por edad o averías.

FIGURAS

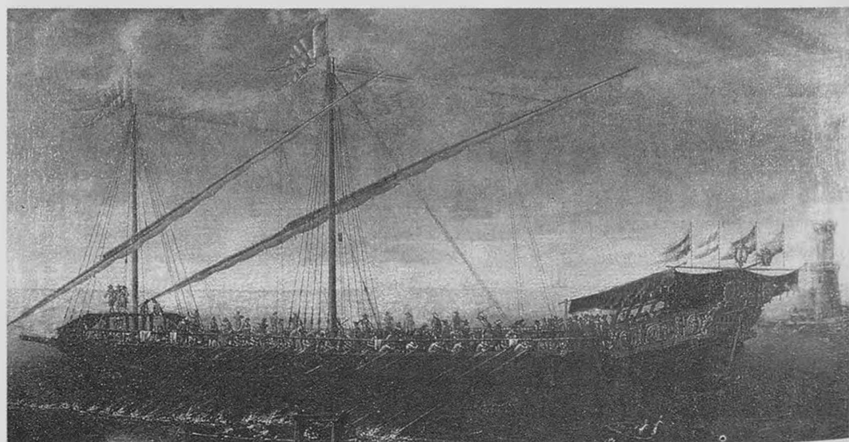


Orbe Terráqueo, 1579. Abrahán Ortelius. (Servicio Geográfico del Ejército).



Itinerarios de las flotas de Nueva España. *Itinerario de Navegación,* 1575.

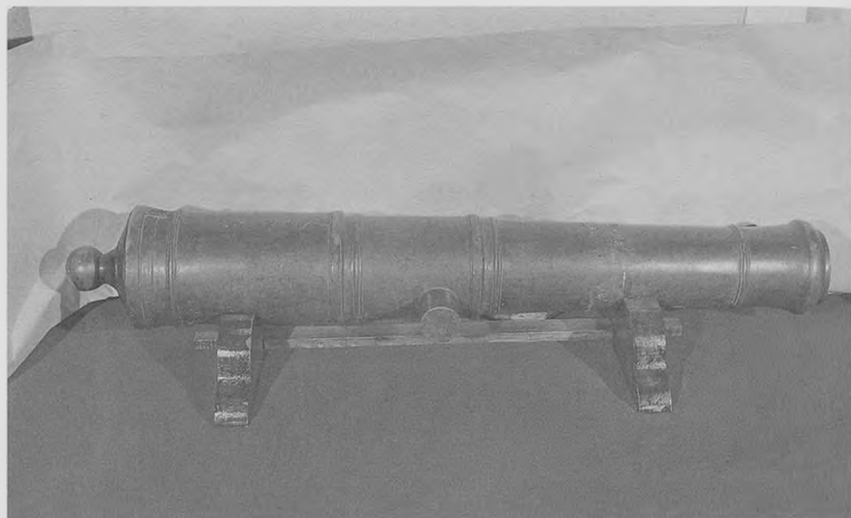
Expedición de López de Legazpi, 1564-1565. *Spanish Pacific.*



Galera de finales siglo XVI, con la que se pensó dotar a la Armada de Barlovento. (Museo Naval de Madrid).



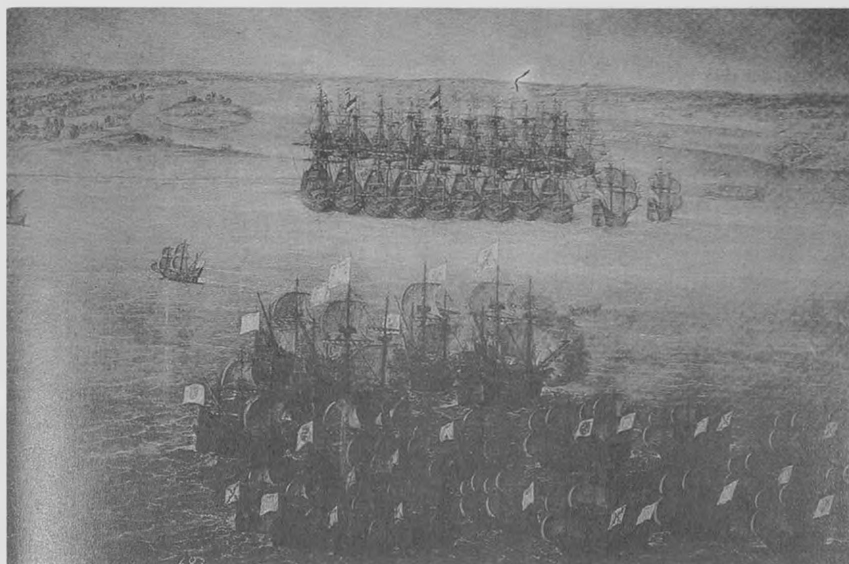
Almirante Oquendo. (Museo Naval de Madrid).



Cañón naval del siglo XVII. (Museo Naval de Madrid).



Galeones de las Armadas de Indias del siglo XVII. Colección Monleón. (Museo Naval de Madrid).



Combate de la armada de López de Hoces con una flota holandesa frente a Bahía (Brasil), 1636. (Museo Viso del Marqués).



Navío *San Hermenegildo*, siglo XVIII. (Óleo Museo Naval).



Naos y carabelas de los primeros viajes a América. (Colección *Naos del Descubrimiento*).



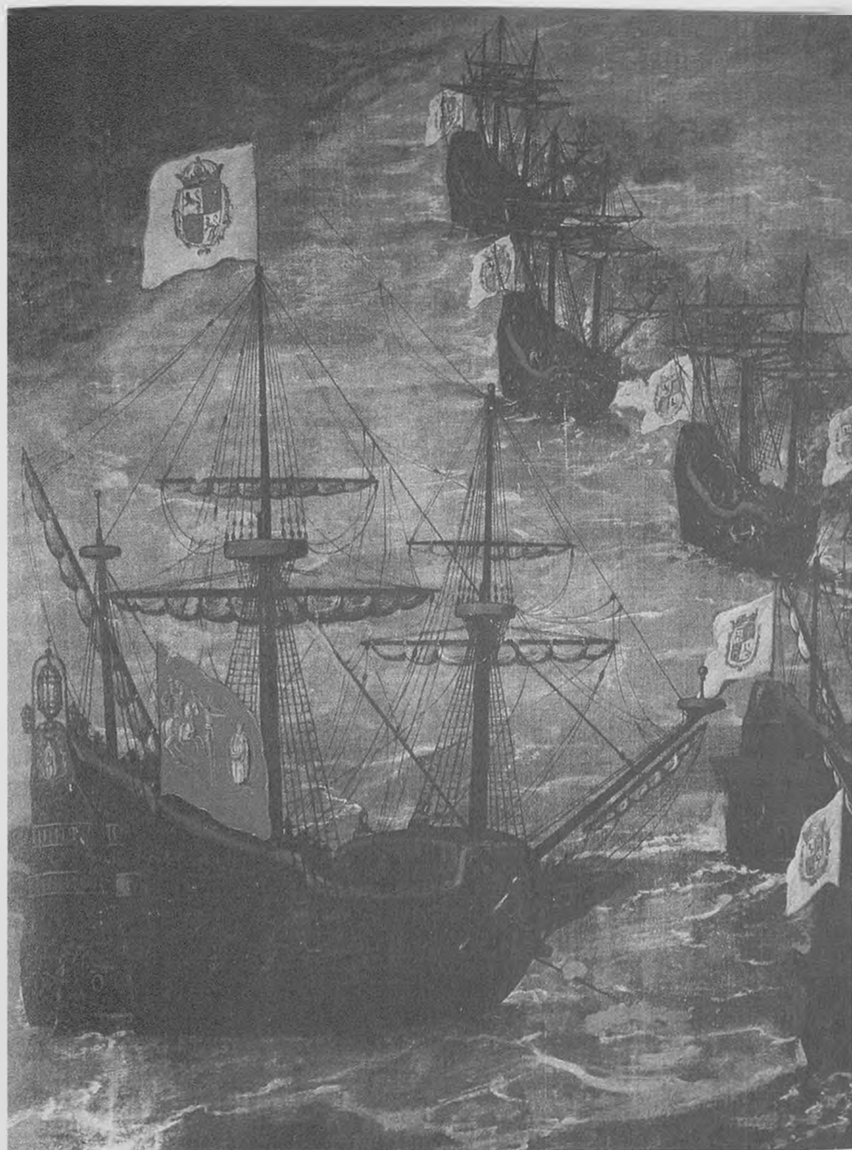
Ex-voto de Utrera. Galeón. Siglo XVI. (Museo Naval de Madrid).



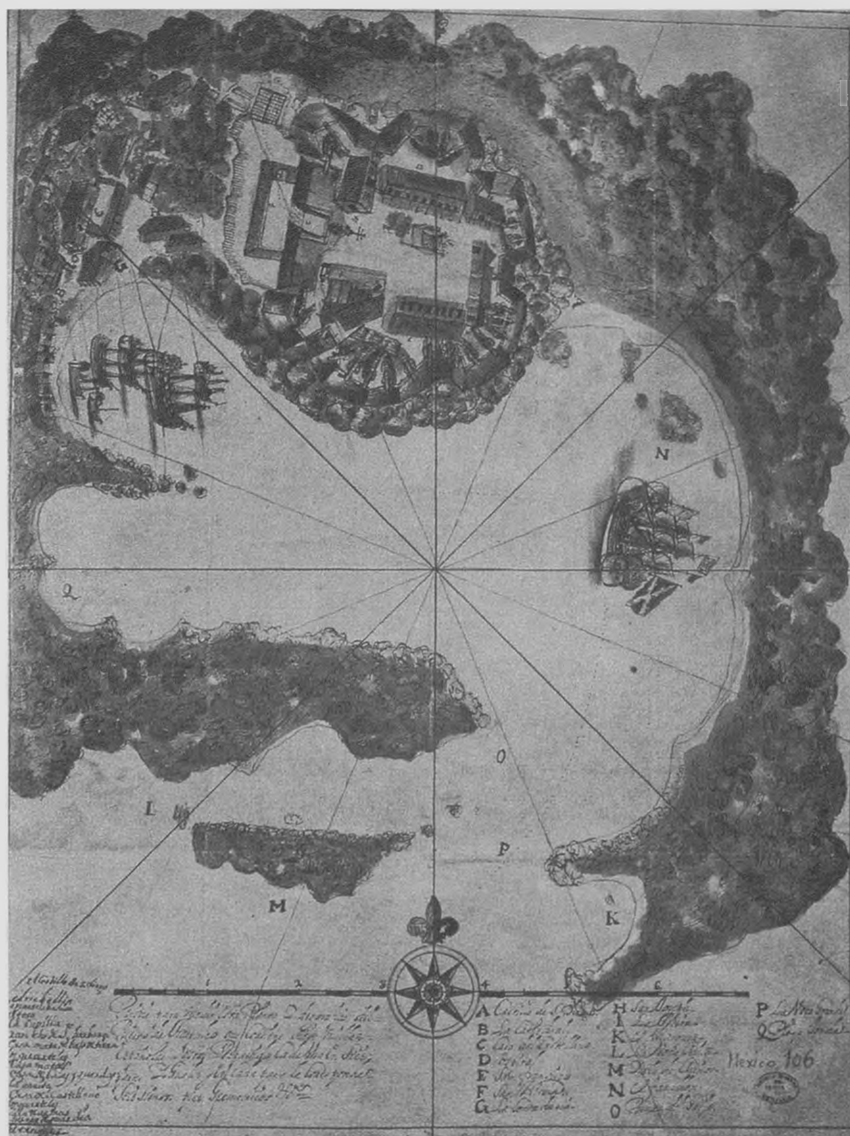
El Nuevo Mundo. Juan de la Cosa. (Museo Naval de Madrid).



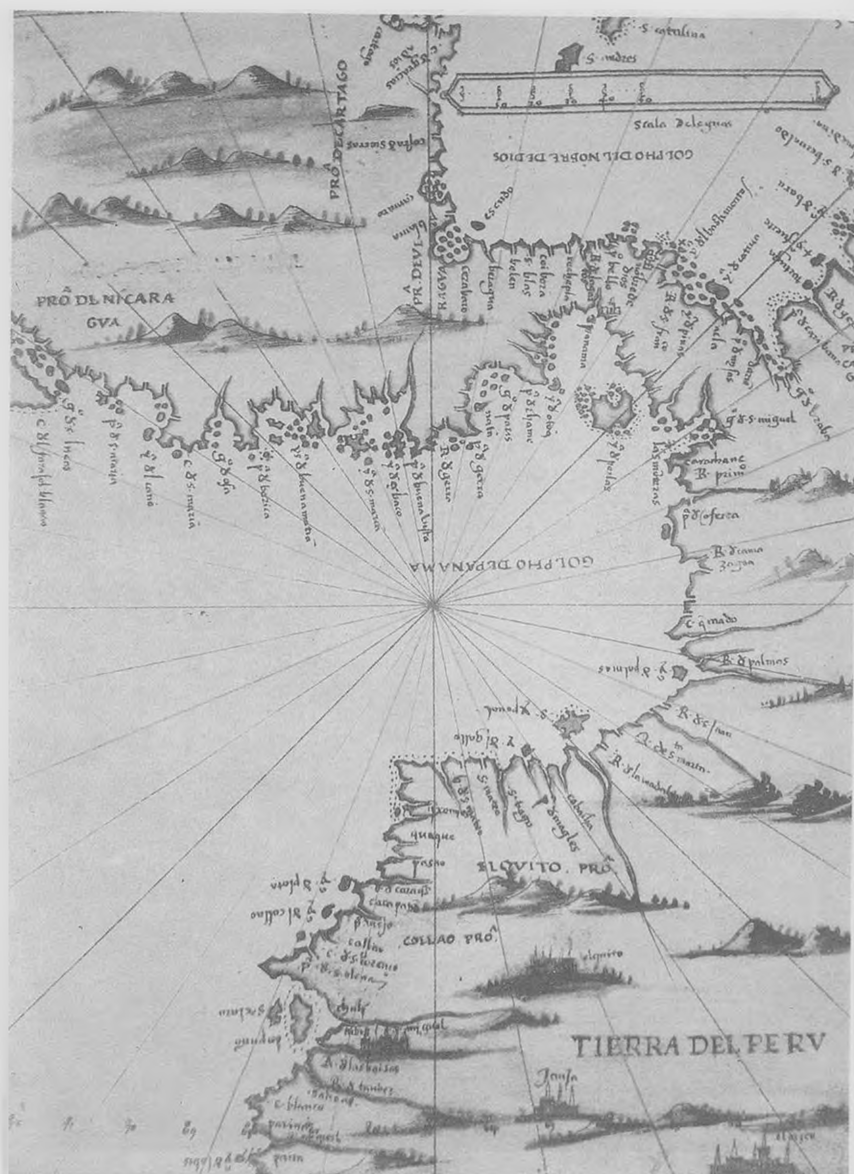
Plano de Lima, 1687. (A.G.I. Perú y Chile, 13A).



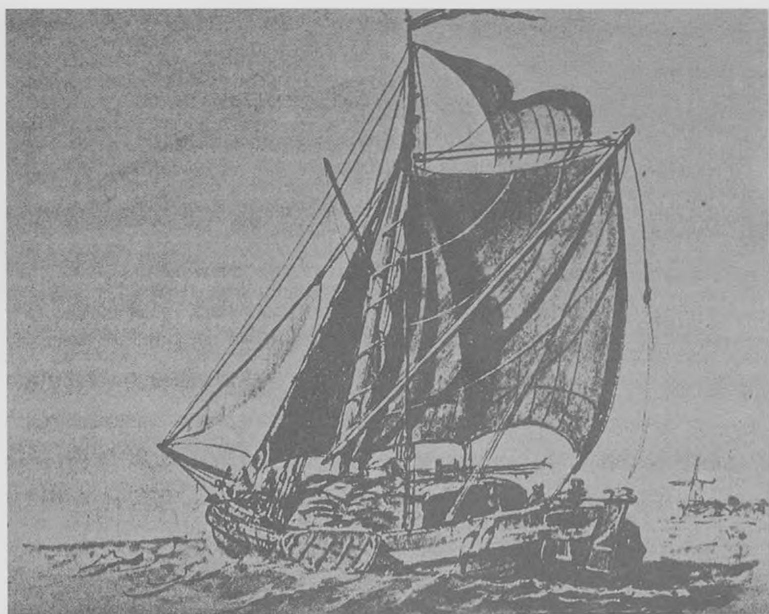
Galeones de la Armada de López de Hoces en la campaña del Brasil, 1634.
(Museo Viso del Marqués).

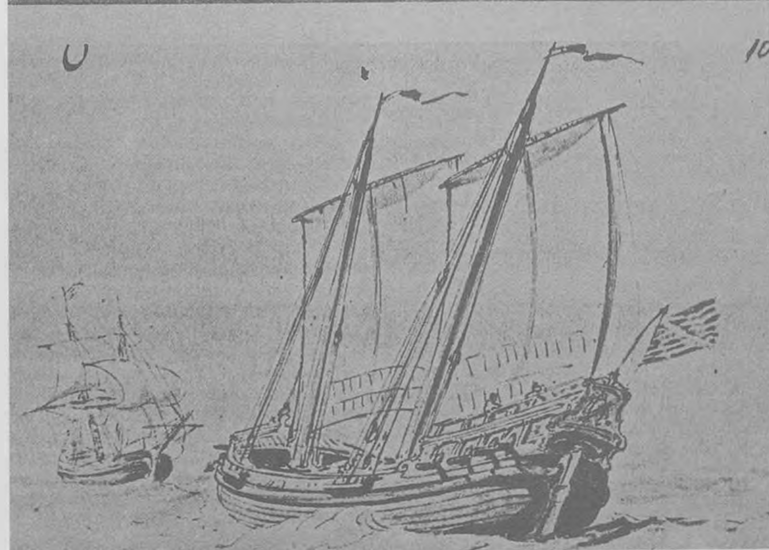


Acapulco. Puerto de salida y arribada del galeón de Manila. Siglo XVIII. (*A.G.I.* México, 106).



Carta del Perú. Siglo XVIII. (Museo Naval de Madrid).

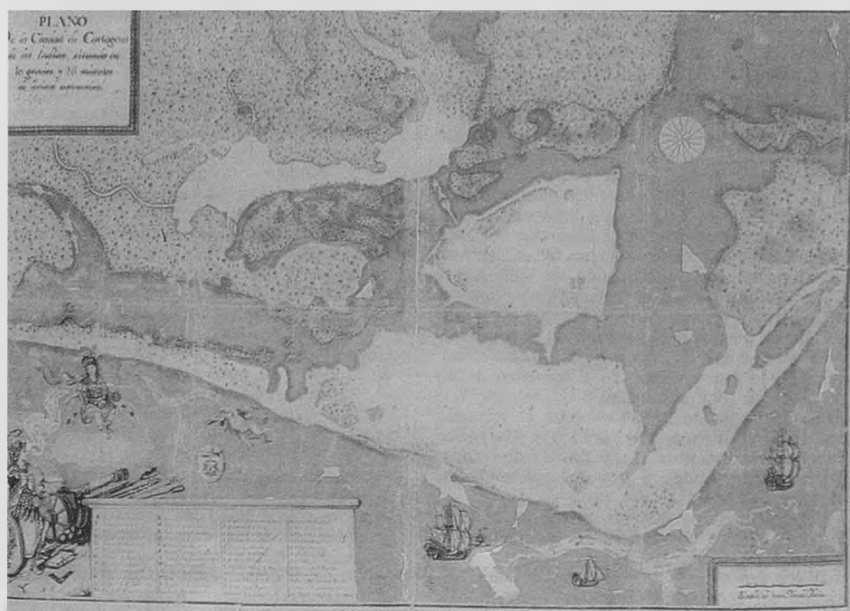




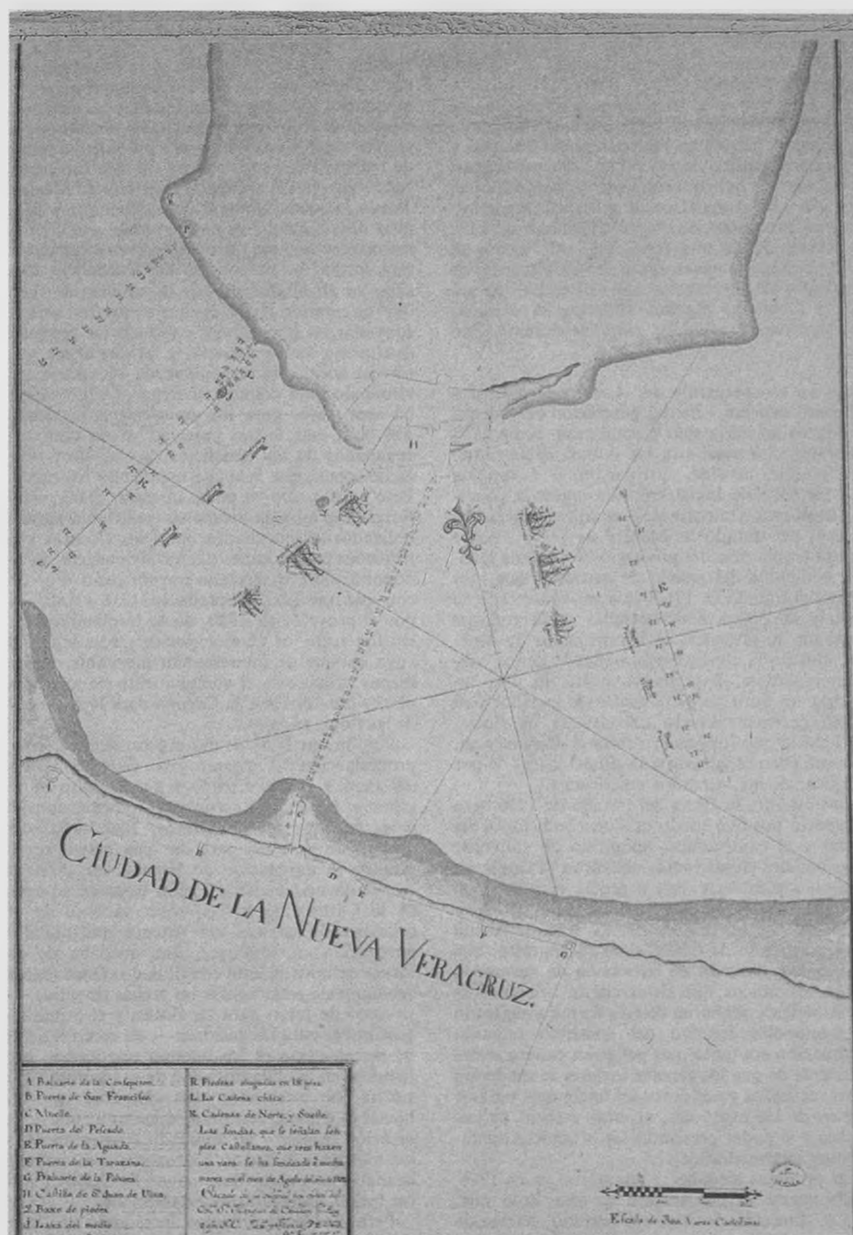
Urca y Filibote. Siglos XVII-XVIII. Colección Monleón. (Museo Naval de Madrid).



El Caribe español. (Biblioteca Nacional, París. H. 141.1.15).



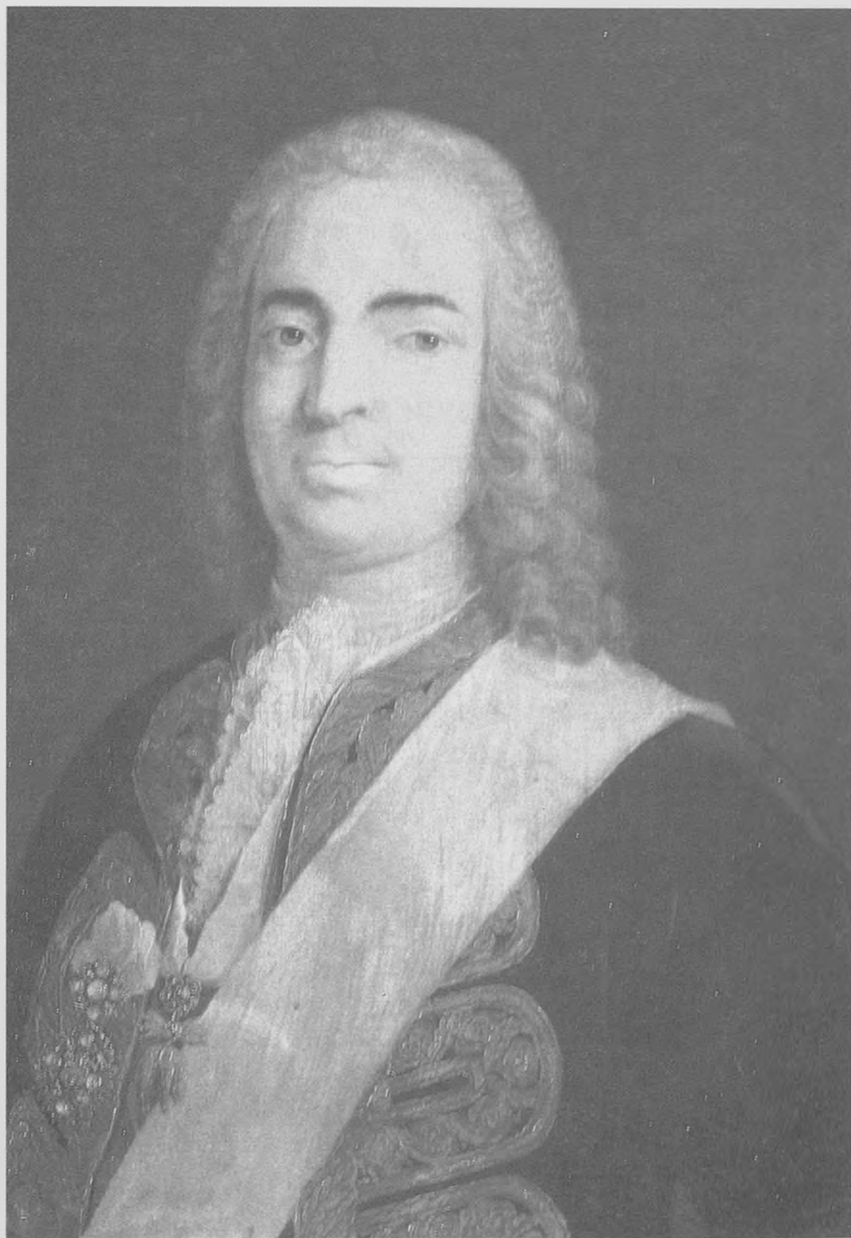
Puerto de Cartagena de Indias. (A.G.I. Panamá, 123).



Veracruz y Fuerte de San Juan de Ulúa. (A.G.I. México, 218).



Astrolabio astronómico del siglo XVI. (Museo Naval de Madrid).



El Marqués de la Ensenada. (Museo Naval de Madrid).

APÉNDICES

ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

En el desarrollo del trabajo se tuvieron en cuenta, como base documental, tanto una extensa bibliografía de la que, por razones de espacio y condicionamientos impuestos, únicamente reflejamos ciertas obras que amplían e inciden con gran profundidad en lo expuesto en el capitulado, las cuales, a su vez, proporcionan otra abrumadora bibliografía, como una profusa documentación que se encontraba disponible y en nuestras manos, por haber servido para otros trabajos del Instituto de Historia y Cultura Naval, y que en la obra se traduce en las notas.

Entre esas fuentes documentales debemos citar las que se conservan en el Museo Naval de Madrid y Viso del Marqués: la Colección Sanz de Barutell, 1.ª parte (mandos, armamento, construcción, aprestos de armadas, asientos y armadas extranjeras) y la Colección Vargas Ponce (armamentos navales siglo XVII y XVIII, flotas, órdenes para escuadras, puertos y almirantes). Asimismo, la Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España, CODOIN (Madrid, 1842-1931) de Fernández de Navarrete (ver Catálogo de J. Paz, 1930) aporta datos y noticias sobre armadas, viajes, combates, corsarios, comercio, derroteros, flotas y matrículas de mar.

Son igualmente fuente importantísima para conocer la política naval del tiempo las Actas de las Cortes de los antiguos Reinos de León y Castilla (tomos IV al LV), publicados en 1882 por la R.H.A., para los años 1520-1638. Por otra parte, el Archivo General de Simancas, en su sección XI, Guerra y Marina o Guerra Antigua, puede proporcionar infinidad de documentos relativos a los años 1500-1699 y 1711-1782, procedentes de la Secretaría del Consejo de Guerra. De igual modo, en la Sección XVI o Contaduría de Sueldo existen datos muy concretos de las vicisitudes corridas por los navíos de las flotas y armadas en el período que abarca el trabajo.

Entre las obras que se consideran de importancia, merecen comentarse las siguientes:

C. Fernández Duro, *Armada Española desde la unión de los Reinados de Castilla y Aragón,* tomos III, IV y V, Museo Naval, Madrid, 1972. Puede considerarse como la historia de la Marina más completa que existe, aunque desde nuestros actuales conocimientos algunos de sus juicios deban ser reconsiderados. Esta obra escrita en el siglo pasado se complementa con otra del mismo autor, *Naufragios en la Armada Española* (Madrid, 1867), basada en documentos del Museo Naval.

A. García Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778,* dos tomos, EEHA, Sevilla, 1976. Desarrolla la organización y estructura del tráfico marítimo bajo el monopolio gaditano, así como su régimen fiscal, al mismo tiempo que presenta los medios materiales y humanos que sirvieron en la Carrera, para finalizar analizando sus elementos perturbadores y el desarrollo de las sociedades mercantiles del siglo XVIII.

R. de la Guardia, *Datos para una crónica de la Marina militar de España,* imprenta El Correo Gallego, El Ferrol, 1914. Imprescindible para el investigador al exponer, cronológicamente, hechos de armas, accidentes, constitución y mandos de flotas y armadas, construcción de galeones y navíos, viajes, efemérides náuticas, etc.

H. Haring Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos,* Fondo de Cultura Económica, México, 1979. Analiza entre 1500 y 1700 no sólo los condicionantes que influyeron en el comercio exterior español y de las Indias, sino los efectos que produjo el monopolio sevillano, la llegada de metales preciosos, el acoso corsario, los sistemas de fletes, las empresas extranjeras, incluyendo, incluso, una visión de los tipos de buques que sirvieron en la Carrera.

La Roncière y Clerc-Rampel, *Histoire de la Marine Française,* edit. Larouse, París, 1934. Expone y justifica la acción de los corsarios y navegantes franceses que hostigaron nuestro tráfico y las razones de sus éxitos, obra que se complementa con otra de Claude Farrère e idéntico título, edit. Flammarion, París, 1934.

J. P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII.* Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981. Ver capítulos I, II y III. Obra especializada para conocer la organización de las armadas a lo largo del mencionado siglo, la función de los diferentes cuerpos de oficiales, maestranza y marinería, así como el origen, control y gastos de los créditos asignados a la Real Armada.

Obra colectiva, *El buque en la Armada española,* edit. Silex, Madrid, 1981. Consultar capítulos X al IX. Da amplias referencias de los buques que constituyeron las armadas y flotas de los siglos XVI al XVIII, tanto en su evolución como en sus órdenes, tipología, construcción, armamento, despliegue y dotaciones.

Obra colectiva, *Historia general de España y América*, tomos VII, IX-1, IX-2, XI-1 y XI-2, edit. Rialp, Madrid, 1982-1985. Bajo la óptica de diferentes autores, se ofrecen trabajos muy minuciosos sobre temas muy concretos: la configuración de las corrientes comerciales trasatlánticas, el acoso al tráfico de Indias por parte de elementos oficiales o ilegales extranjeros, causas y derivaciones del contrabando, comercio interamericano, movimientos de flotas, volumen de los intercambios, etc.

J. Pérez de Tudela, *Las Armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización. 1492-1505*, Inst. González de Oviedo, Madrid, 1956. Se analiza el significado colonizador en sus orígenes y se ofrece tanto las negociaciones y la razón que impulsaron a los Reyes Católicos a dar su apoyo al Descubrimiento, como la política de poblamiento y contratación de las Indias.

P. E. Pérez-Mallaina Bueno, *Política naval Española en el Atlántico. 1700-1713*, EEHA, Sevilla, 1981. Estudia con detalle las vicisitudes que sufrió el tráfico oceánico durante la Guerra de Sucesión, sometido, prácticamente, al control y directivas francesas, así como los intentos de reforma del sistema y para potenciar la Armada Real.

P. M. Corrales, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, edit. San Martín, Madrid, 1989. Partiendo del estudio de la situación política global en el Atlántico y Europa, presenta los problemas marítimos de la época, así como las decisiones que tomó el Rey, y su aplicación en la mar, en los diversos conflictos en los que se vio envuelto. Por otro lado, incluye un análisis de los recursos consagrados a la esfera naval y cómo se sirvió de sus marinos.

R. Rico Linage, *Las Reales Compañías de Comercio con América*, EEHA, Sevilla, 1982. Se presenta la correspondencia que existió, en cuanto a su finalidad, entre las Reales Compañías de Comercio con América, surgidas en España en el siglo XVIII, con las creadas en Europa en el siglo anterior. Asimismo, analiza sus formas de gobierno y poder, su evolución y las transformaciones sufridas en el tiempo que abarca desde 1728 a 1820.

E. L. Sanz, *Comercio de España y América en la época de Felipe II*, dos tomos, Diputación Provincial de Valladolid, 1979-1980. Se incide sobre todas las vertientes que afectan al tráfico comercial. En su primera parte estudia el desarrollo de las comunicaciones trasatlánticas y las necesidades y características de sus mercados, en tanto que su segundo tomo se consagra a la navegación, pérdidas de buques, producciones intercambiadas y transporte de plata y oro.

F. Serrano Mangas, *Los galeones de la carrera de Indias, 1659-1700*, EEHA, Sevilla, 1985. La obra presenta los aspectos técnicos de los medios navales de la Carrera, sus pertrechos y armamento, así como la impotencia de la

Corona para hacer cumplir sus directivas y controlar los fraudes en la construcción. Se complementa con el del mismo autor *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648,* Banco de España, Madrid, 1989.

J. L. Stokesbuvy, *Navy and empire,* M. Morrow and Lt., Nueva York, 1983. Con gran objetividad se expone, en sus primeras 270 páginas, la mutua relación que existió entre el dominio del mar que ejerció el Reino Unido desde finales del XVII con las ganancias territoriales, así como los defectos y errores que cometieron sus dos principales rivales, españoles y holandeses.

B. Tomás Ramírez, *La Armada de Barlovento,* EEHA, Sevilla, 1981. Retrata con detalle el nacimiento, evolución y ocaso de dicha armada. El valor de la obra reside en que puede tomarse como muestra de la ineficacia, abandono y paulatino deterioro del poder naval español a lo largo del siglo XVI y primer tercio del XVIII, que alcanzó a otras armadas como la del Mar del Sur, Guarda del Estrecho o Flandes.

J. M. Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII,* Inst. y Cultura Puertorriqueño, San Juan, 1964. Relata las aventuras bélicas que afectaron a los principales puntos costeros de Ultramar: Cartagena de Indias, Veracruz, Florida, Tierra Firme y Antillas, especialmente Puerto Rico, terminales del tráfico comercial indiano.

L. Zumalacárregui, *Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del XVII,* Anales Económicos, I, Madrid, 1945. Estudia las causas que motivaron su nacimiento y auge, pero también las críticas que siempre suscitó. Pasa después a analizar las razones que conducirían a su ocaso, entre ellas, las cargas fiscales, los embargos, el contrabando y la falta de mesura y corrupción en la administración.

Asimismo, se recomienda la consulta de estas otras obras publicadas:

J. Alcalá Zamora, *España, Flandes y el mar del Norte, 1618-1639,* edit. Planeta, Barcelona, 1975.

D. Bonet de Sotillo, *El tráfico ilegal en las colonias Españolas,* Caracas, 1955.

W. Borah, *Comercio y navegación entre México y el Perú en el siglo XVI,* Inst. Mexicano de Comercio Exterior, México, 1975.

G. Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias,* EEHA, Sevilla, 1944, y *Las Indias durante los siglos XVI y XVII,* Historia de España y América, III, Barcelona, 1972.

P. Chaunu, *Las routes espagnoles de l'Atlantique,* EEHA, Sevilla, 1968, y en colaboración con Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique,* ed. Armand Colin, París, 1955-1960.

E. Córdova Bello, *Compañías holandesas de navegación,* EEHA, Sevilla, 1965.

T. Davies, *Spain in declive. 1621-1700,* edit. Mac Millan, Londres, 1969.

L. García Fuentes, *El comercio Español con América, 1650-1700,* EEHA, Sevilla, 1980.

A. Girad, *La rivalité commerciale et maritime entre Seville et Cádiz jusqu'à la fin du* XVIII *siècle,* edit., Bocard, París, 1932.

J. Guillén Tato, *Índice de los papeles de expediciones de Indias,* Museo Naval, Madrid, 1953.

H. Haring Clarence, *The Buccaners in the West Indies in the 17th Century,* edit. Brotherd, Londres, 1920.

R. Hussey, *The Caracas Company 1728-1784,* Cambridge, 1934.

Jiménez Sánchez y Lasarte González, *La acción de las Compañías privilegiadas,* An. Univer. Hispalense XVIII, Sevilla, 1963.

M. Justo Güedes, *Historia naval brasileira,* S. Hco. B., Río de Janeiro, 1975.

F. Morales Padrón, *Canarias y Sevilla en el comercio con América,* EEHA, Sevilla, 1952.

L. Morelo, *Los extranjeros y el ejercicio del comercio en Indias,* edit. Rybadeneira, Madrid, 1936.

L. Navarro García, *La Casa de la Contratación en Cádiz,* «Burguesía Mercantil Gaditana», 1975.

F. de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina,* 3 tomos, edit. García y Corarera, Madrid, 1873-74.

J. de Salas, *Marina Española,* imprenta Fortanet, Madrid, 1865.

I. A. A. Thompson, *Guerra, decadencia, gobierno y administración de la España de los Austrias, 1560-1620,* edit. Crítica, Barcelona, 1981.

I. Vignols, *El asiento francés e inglés y el comercio franco-español desde 1700 hasta 1730,* An. H.ª Dcho. Español, V, Madrid, 1928.

CRONOLOGÍA

Siglo XVI

1492 Viaje del Descubrimiento
1493 Flota colombina en su segundo viaje
1498 Tercer viaje de Colón
1502 Cuarto viaje del Almirante
1503 Nace la Casa de la Contratación
1508 Se crea el cargo de Piloto Mayor
1510 Se permite la entrada de esclavos negros en las Indias
1518 Se crea el impuesto de «avería»
1519 Salida de Magallanes, de Elcano y de Hernán Cortés de La Habana para México
1523 Se crea el Consejo de Indias
1543 Nace el Consulado de Sevilla
1550 Primer despliegue naval en el Caribe
1563 Hawkins inicia su acción corsaria
1577 Drake entra en el Pacífico
1578 Se crea la flotilla de Cartagena de Indias
1594 Se constituye la Armada de la Mar Océano

Siglo XVII

1602 Primera aparición de naves holandesas en las salinas de Anaya
1604 Paz de Londres. Nuevas ordenanzas para la Casa de la Contratación
1608 Luis Fajardo limpia de corsarios holandeses la costa del Caribe
1609 Tregua de 12 años con Holanda. Reforma monetaria

1611 Se suspende el tráfico de Canarias con Ultramar, para reanudarse en 1657
1613 Se crea el Consulado de Lima. Devaluación de la moneda de oro
1615 Los holandeses descubren el paso del Cabo de Hornos
1618 Se inicia la Guerra de los Treinta Años. Grave depresión económica e industrial
1620 Desciende la llegada de metales preciosos
1621 Ruptura de la tregua establecida con Holanda
1622 Desciende el comercio de Sevilla con las Indias. Se potencian los astilleros cubanos
1624 Se crea el Almirantazgo de Sevilla
1625 Se instauran las matrículas de mar
1630 Tratado de Madrid con Inglaterra. Crisis de alimentos. Nace la Secretaría de Estado e Indias, que se suprimirá en 1661
1631 Se elimina el comercio entre México y el Perú
1634 Se pierde Curaçao
1635 Nueva guerra con Francia
1640 Rebelión de Cataluña y Portugal. Grave inflación
1644 Crisis económica y alza de precios
1648 Tratado de Munster con Holanda y Paz de Westfalia. Auge del comercio holandés con España
1652 Concesiones comerciales a Buenos Aires. Se inicia el conflicto entre Holanda e Inglaterra, que finalizará en 1654 con la Paz de Westminster
1655 Guerra con Inglaterra
1658 Derrota naval de las Dunas
1659 Paz de los Pirineos con Francia
1660 El impuesto de «avería» se sustituye por una contribución fija
1662 Crisis de alimentos y malestar popular
1668 Paz con Portugal y Paz de Aquisgrán con Francia; guerra iniciada en 1667 con la invasión de los Países Bajos
1670 Tratado con Inglaterra
1674 Nueva Granada solicita libre comercio con el área del Caribe
1675 Francia invade Cataluña. Se potencia la construcción naval
1678 Paz de Nimega con Francia
1679 Cádiz se convierte en cabecera de las flotas de Indias
1682 Nace el Consulado de San Sebastián
1683 Guerra con Francia, que finalizará en 1684 por la Paz de Ratisbona
1687 Auge de la acción de piratas y corsarios en América
1689 Guerra con Francia, que finalizará con la Paz de Ryswick en 1697
1698 Francia crea la Compañía del Mar del Sur

Siglo xviii

1700 Proyecto de reconstrucción de la Marina. Práctica paralización del tráfico con Ultramar, a causa de la Guerra de Sucesión
1701 Autorizaciones a los franceses para comerciar con América
1712 Se prohíbe a los franceses comerciar con las Indias
1713 Tratado de Utrecht. Se concede a Inglaterra el asiento de negros y el navío de permiso
1714 Se crea la Secretaría de Marina e Indias. Nace la Compañía de Honduras y Caracas
1717 Traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación y Consulado de Sevilla
1720 Ordenanzas de Comercio con Manila. Proyecto para revitalizar las flotas a Indias
1721 Nace la Compañía Marítima de Galicia
1722 Fracaso de la feria de Portobelo
1726 Patiño asume la Secretaría de Marina e Indias
1728 Se concede a la Compañía Guipuzcoana el monopolio de comercio con Venezuela. Se deroga la prohibición de comercio entre Filipinas y Nueva España
1737 Se crea el Almirantazgo
1739 Guerra de los Nueve Años con Inglaterra
1740 Nace la Compañía de Comercio de La Habana. Se abre la derrota al tráfico por el Cabo de Hornos
1741 Auge de la piratería inglesa
1748 Primeras Ordenanzas Generales para la Armada
1749 Se extingue la Armada de Barlovento
1750 Inglaterra renuncia al asiento de negros
1754 Se restablece el sistema bianual de flotas
1755 Se crea la Compañía de Barcelona para comerciar con Puerto Rico
1756 Estalla la Guerra de los Siete Años
1759 Pérdida de la isla Guadalupe
1760 Se publican las Ordenanzas de Carlos III
1761 Se pierden Martinica, Santa Lucía, San Vicente y Granada
1762 España invade Portugal
1763 Cesión de la Florida a Inglaterra y de Sacramento a Portugal
1764 Se inaugura el enlace por vapor-correo entre La Coruña y La Habana
1765 Tratado de Fontainebleau. Se autoriza el libre comercio por las islas de Barlovento
1769 Se crea el Consulado de Manila
1771 Pérdida de las islas Malvinas

1772 Crisis de alimentos y reforma monetaria
1774 Se autoriza el libre comercio entre los virreinatos indianos
1778 Se publica el Reglamento de Libre Comercio
1785 Nace la Compañía de Filipinas
1793 Se crean los Consulados de Caracas, Buenos Aires, Guatemala y La Habana. Guerra con Francia
1797 Se paraliza el comercio con América, como consecuencia de la derrota de San Vicente

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de noviembre de 1991.

El libro *Tráfico de Indias y política oceánica*, de Fernando de Bordejé y Morencos, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el propio autor de la obra, que es Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.

En preparación:

- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expansión holandesa en el Atlántico (1590-1800).
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El mar en la historia de América.
- Piratas y bucaneros.
- Las naves del Descubrimiento y sus hombres.
- España en la defensa del Mar del Sur.
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Función y evolución del galeón para la Carrera de Indias.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492,* de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 002136